Bundel van de Ingekomen stukken ter kennisname van 30 november 2020

1 Natuur: Salderingsovereenkomst NNN Voorland Stichtse Brug te Blaricum (C-agenda NLG 11-01-2021)

Het college stemt in met de salderingsovereenkomst tussen de provincie en de gemeente Blaricum, met daarin maatregelen die ervoor zorgen dat de bouw van een tijdelijk strandpaviljoen, de verplaatsing van een volleybalveld en de ophoging en verbreding van het recreatiestrand Voorland Stichtse Brug voldoen aan de voorwaarden van de provinciale Omgevingsverordening NH2020.

Dossier 5068 voorblad

Brief aan PS over salderingsovereenkomst NNN Voorland Stichtse Brug te Blaricum.pdf

2 Ruimte / Water / Groen / Recreatie / Mobiliteit: Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam (C-agenda RWK (leidend) en C-agenda NLG 11-01-2021, C-agenda EFB en C-agenda M&B 18-01-2021)

Dossier 5265 voorblad

1507326 – 1519661 APRK.pdf

1507326 - 1519666 KROK.pdf

1507326 - 1523257 Samenvatting KROK.pdf

1507326 - 1519740 UVR Subsidie APRK.docx

1507326 - 1519743 Participatie en Communicatie APRK - PvA.pdf

1507326 - 1519747 BOK APRK.docx

1507326 - 1519753 BOK Realisatie MKK dijkversterking MMD.docx

1176165 - 1348745 OVK EMM - getekend.pdf

1507326 – 1519760 Besluit B&O Recreatieschap Twiske-Wate.pdf

Brief aan PS over Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam (APRK).pdf

3 Gezondheid: Voortgang uitvraag zeer zorgwekkende stoffen (C-agenda NLG 11-01-2021)

Gedeputeerde Staten (GS) informeren Provinciale Staten over de voortgang van de uitvraag naar zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) bij bedrijven waarvoor GS bevoegd gezag zijn. De brief laat de voortgang zien t/m 10 november 2020. Deze uitvraag gebeurt omdat de provincie Noord-Holland het belangrijk vindt om ZZS met voorrang aan te pakken. GS verwachten dat alle niet-afvalbedrijven uiterlijk 31 december 2020 de beschikbare informatie over ZZS aanleveren. De uitvraag bij afvalbedrijven en bij bedrijven met indirecte lozingen op het riool loopt langer door.

Dossier 4993 voorblad

Bijlage 1 Handreiking verzoek om informatie over ZZS afvalbedrijven.pdf

Brief aan PS over voortgang uitvraag zeer zorgwekkende stoffen bij bedrijven.pdf

4 Landbouw: Afdoening motie 40-2020 Provinciale pacht tijdens corona (B-agenda NLG 11-01-2021)

Op 18 mei 2020 hebben Provinciale Staten een motie aangenomen waarin zij Gedeputeerde Staten oproepen om, gelet op de coronacrisis, ondersteuning van land- en tuinbouwers door de provincie Noord-Holland te onderzoeken. In een brief lichten Gedeputeerde Staten toe hoe zij deze motie uitvoeren.

Dossier 4944 voorblad

Motie 40-2020 Provinciale pacht tijdens Corona.docx

Brief aan PS over afdoening motie 40-2020 Provinciale pacht tijdens corona.pdf

5 Natuur: Brief Landelijk Netwerk Bossen-en Bomenbescherming wat ontbreekt in Bossenstrategie (C-agenda NLG 11-01-2021)

Wat ontbreekt in Bossenstrategie nov 2020.docx

6 Omgevingsdienst: Nieuwsbrief OD NZKG december 2020 (C-agenda NLG 11-01-2020)

Nieuwsbrief OD NZKG december 20202.pdf

7 Energie en Klimaat: Biomassa uit Zee en afdoen M62-2015 (B-agenda RWK 11-01-2021)

Op 9 november 2015 is de PS motie M62 09-11 ingediend. GS hebben de motie in uitvoering genomen. TNO Energy Transition, het Nationaal Instituut voor Onderzoek der Zee (NIOZ) en Wageningen Marine Research (WMR) hebben een gezamenlijk projectplan ingediend. Het resultaat is het Rapport 'Plantaardige Biomassa uit Zee'. Naar aanleiding van de marktanalyse bleek een knelpunt rondom het veilig en verantwoord gebruik van zeewier. Onderzoekers bevelen aan om zeewier te telen onder gecontroleerde condities via intensieve aquacultuur. Onderzoekers geven ook aan dat de zeewiereconomie een goede doorstart kan maken. Om dit mogelijk te maken vormt de provincie Noord-Holland een verbindende schakel tussen de onderzoekers en bedrijven aan de ene kant en het zeewierplatform van de Stichting Noordzeeboerderij in Den Haag aan de andere kant. GS verzoeken Provinciale Staten om de genoemde Motie af te doen.

Dossier 5008 voorblad

Brief aan PS over rapport Plantaardige Biomassa uit Zee.pdf

877534_855255_161118_Detail-project-plan-biomassa-op-zee-2016-11-18.pdf

877534_1454386_200703_Eindrapport Biomassa op Zee.pdf

877534_00000_Motie M62 09-11.pdf

8 Juridische Zaken: Statenvoordracht Verordening elektronische publicaties (A-agenda EFB 18-1-2021)

De provincie wil kennisgevingen en mededelingen zoveel mogelijk langs digitale weg publiceren. Nu gebeurt dat nog via advertenties in huis-aan-huisbladen of regionale bladen. Na inwerkingtreding van de verordening kunnen berichten uitsluitend worden gepubliceerd op www.officielebekendmakingen.nl. Inwoners van Noord-Holland kunnen zich bij deze site aanmelden om automatisch e-mails te ontvangen met berichten van de provincie over hun buurt. Hierdoor zullen de inwoners gemakkelijker worden bereikt.

Dossier 5035 voorblad

Brief aan PS over verordening elektronische publicaties.pdf

Statenvoordracht.docx

Verordening elektronische publicaties NH 2020.docx

9 Dierenwelzijn: Gesprek met Noord-Hollandse geitenhouders over regels geitenhouderij in Provinciale Ruimtelijke Verordening (C-agenda NLG 11-01-2021)

In december 2018 hebben Provinciale Staten besloten om nieuwvestiging, uitbreiding van en omschakeling naar geitenhouderij te verbieden vanuit de voorzorg voor de volksgezondheid. Hiertoe zijn regels opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Op 21 oktober 2020 zijn deze regels en de gevolgen ervan voor de geitenhouderij besproken met Noord-Hollandse geitenhouders. In de brief worden de conclusies uit het gesprek en vervolgacties benoemd.

Dossier 4958 voorblad

Brief aan PS over gesprek met Noord-Hollandse geitenhouders over regels geitenhouderij in PRV.pdf

10 Faunabeer: Verlenging Ganzenbeheerplan 2015-2020 (C-agenda NLG 11-01-2021)

Het geldende Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020 heeft een looptijd tot 1 december 2020. De vaststelling van het nieuwe Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2021-2027 is nog niet geheel afgerond. Met dit besluit wordt de looptijd van het Ganzenbeheerplan daarom verlengd, zodat het huidige beheer na 1 december 2020 voortgezet kan worden. Als het nieuwe Ganzenbeheerplan eenmaal van kracht is vervalt automatisch het verlengde Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020, en dient de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland de nieuwe vergunning- en ontheffingsverzoeken in bij de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord.

Dossier 4899 voorblad

1_Besluit Verlenging Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020.pdf

Brief aan PS over verlenging looptijd Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020.pdf

11 Gezondheid / Milieu: Convenant Gebiedsgericht Beheer 't Gooi 2021-2030 (C-agenda NLG 11-01-2021)

Dossier 4984 voorblad

Brief aan PS over GS-besluit tot instemming met het convenant Gebiedsgericht Beheer 't Gooi 2021-2030.pdf

12 Water: Afhandeling Motie 109 2017 Opvolging rapport waterbestendig Westpoort (B-agenda NLG 11-01-2021)

Gedeputeerde Staten (GS) informeren Provinciale Staten over het voorstel om motie 109-2017 als afgedaan te beschouwen. Als provincie Noord-Holland nemen wij onze verantwoordelijkheid voor een betere bescherming van vitale en kwetsbare infrastructuur (V&K). We brengen onze eigen assets op orde, participeren proactief of nemen regie in regionaal en nationaal projectteams en we zijn alert op signalen of er pilots V&K nodig zijn.

Dossier 4985 voorblad

Motie 109-2017.pdf

Brief aan PS over motie 109-2017.pdf

13 Breedband: Brief GS aan PS inz. Uitstel stand van zaken Breedband buitengebied (C-agenda EFB 30-11-2020)

Eerder is aangekondigd in oktober/november een stand van zaken te geven op het dossier Breedband buitengebied. Omdat we nog steeds wachten op een uitspraak van de Raad van State en resultaten van twee pilots stellen GS dit uit naar het voorjaar. Door het aan de actualisatie van de economische uitvoeringsagenda te koppelen, kan het dossier in een breder perspectief worden geplaatst.

Dossier 4959 voorblad

Brief aan PS over breedband buitengebied.pdf

14 Omgevingsverordening: Afdoening moties 08-2019 en 01-2020 Omgevingsverordening NH2020 (B-agenda RWK 11-01-2021)

Dossier 4967 voorblad

Brief aan PS over afdoening moties Omgevingsverordening NH2020.pdf

15 Ruimte: Afhandeling reactieve aanwijzing bestemmingsplan Enkhuizerzand en IJsselmeergebied (C-agenda RWK 11-01-2021)

Het instemmen van GS met het herstelbesluit van de gemeenteraad van Enkhuizen betekent het beëindigen van het proces van de reactieve aanwijzing. Daarmee verzetten GS zich niet langer tegen het van kracht worden van het bestemmingsplan Enkhuizerzand en IJsselmeergebied.

Dossier 4910 voorblad

Brief van de gemeente Enkhuizen met toezegging aanpak omissies herstelbesluit.pdf

Brief aan PS over afhandeling reactieve aanwijzing bestemmingsplan Enkhuizerzand en IJsselmeergebied.pdf

16 Wonen: Brief GS aan PS - Monitor Woningbouw 2020 en onderzoek wachttijden voor sociale huurwoningen in Noord-Holland (C-agenda RWK 11-01-2021)

Brief GS aan PS. Monitor Woningbouw 2020.pdf

17 Wonen: Woonakkoord Westfriesland (B-agenda 11-01-2021)

In de provinciale Woonagenda (2020-2025) staat dat de provincie in woonakkoorden afspraken met regiogemeenten maakt over woningbouw, programmering en de fasering van woningbouwplannen. Het woonakkoord voor Westfriesland is de eerste van een nieuwe afsprakenreeks tussen de regio's en de provincie. In dit woonakkoord staan de gezamenlijke woonopgaven met daaraan gekoppeld de afspraken en acties.

Dossier 4947 voorblad

Brief aan PS over woonakkoord Westfriesland 2020-2025.pdf

18 (Zee)havens: Aansluitingsverzoek Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens (C-agenda M&B 18-01-2021)

De provincie Noord-Holland heeft de wens om aan te sluiten bij de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens. De Green Deal past bij de provinciale inzet op het gebied van luchtkwaliteit, verandering richting vervoer over water en ontwikkelingen van nieuwe technieken voor de verduurzaming van de scheepvaartsector. Een verzoek tot toetreding tot de Green Deal wordt ingediend.

Dossier 4547 voorblad

Brief aan PS over toetredingsverzoek Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens.pdf

19 Energie en Klimaat: besluitvorming Route 35 (C-agenda RWK 11-01-2021)

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat decentrale overheden regionale energiestrategieën (RES) opstellen, waarmee vóór 2030 35 TWh duurzame elektriciteit (uit zon- en windenergie) op land moet worden opgewekt. Ook is afgesproken dat de decentrale overheden zelf een verdeelsystematiek ontwikkelen voor het geval deze 35 TWh niet wordt gehaald. Het Interprovinciaal Overleg (IPO) heeft samen met de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen deze verdeelsystematiek nu opgesteld, Route 35. Op 19 november besluit het IPO bestuur over Route 35. De Unie van Waterschappen heeft reeds ingestemd op 9 oktober en bij de VNG heeft ingestemd op 29 oktober.

Dossier 5007 voorblad

Brief aan PS met informatie over Route 35.pdf

20 Ruimte / Natuur: Discussienotitie PvdA over Verdozing in het Noord-Hollands landschap (B-agenda RWK óf NLG 11-01-2021)

Discussienotitie PvdA - G.J. Leerink over Verdozing in het Noord-Hollands landschap.docx

21 Ruimte: Zienswijzen Wijdemeren - vervolg (C-agenda RWK 11-01-2021)

Afschrift aan PS zienswijze Zuidsingel fase 8 - geanonimiseerd.docx

Ingekomen zienswijze - afschrift aan PS - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS - ZienswijzeZuidsingel201120 - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS Zienswijze-tegen-ontwerp-bestemmingsplan-MinderHinder -2 - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS- zienswijze - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS = zienswijze - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS - Zienswijze-ontwerpbestemmingsplan-Zuidsingel-fase-8 - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS Zienswijze Wijdemeren - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS= zienswijze Zuidsingel fase 8 - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS - Bezwaar tegen ontwerpbestemmingsplan-Zuidsingel-fase-8 - geanonimiseerd.docx

Zienswijze-ontwerpbestemmingsplan-Zuidsingel-fase-8 - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS van zienswijze zuidsingel - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS van zienswijze - geanonimiseerd.docx

22 Water: Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027 (B-agenda NLG 11-01-2020)

In het Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022- 2027 wordt uitvoering gegeven aan Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 en aan Europese richtlijnen over water. Een goede waterkwaliteit, duurzaam voorraadbeheer en bescherming tegen overstroming zijn de centrale elementen van het programma. Voor de deelprogramma's oppervlaktewater, grondwater en overstromingsrisico's is uitgewerkt welke doelen de provincie wil bereiken en hoe hieraan een bijdrage wordt geleverd met een breed pakket aan maatregelen. Daarbij wordt extra aandacht besteed aan natuurgebieden, drinkwaterwinningen en zwemwateren, die volgens Europese richtlijnen worden beschermd vanwege de specifieke eisen die hier gelden. Na bespreking in de commissie zullen GS besluiten over het ontwerp programma dat ter visie wordt gelegd.

Dossier 4696 voorblad

Brief aan PS over Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027.pdf

Regionaal Waterprogramma definitief concept.pdf

23 Energie: Advies opsporingsvergunning aardwarmte Purmerend (C-agenda RWK 11-01-2021)

Eavor Europe BV heeft een opsporingsvergunning voor aardwarmte aangevraagd voor de locatie Purmerend. Dit valt onder de Mijnbouwwet, het Rijk is hiervoor het bevoegd gezag. Aan onze provincie is gevraagd om advies uit te brengen, omdat het zoekgebied in Noord-Holland valt. Het advies is voorbereid door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.

Dossier 4876 voorblad

Brief aan PS over advies opsporingsvergunning aardwarmte Purmerend.pdf

24 Energie: brief onderzoeksrapport Deltares over Zonne-atollen project Wieringerhoek (C-agenda RWK 11-01-2021)

GS bieden het onderzoeksrapport 'Zonne-atollen geven ruimte aan natuur en duurzame energie – een verkenning' aan de ministers van IenW, LNV en EZK aan met het verzoek dit verder te betrekken bij de uitwerking van het MIRT project Wieringerhoek. Dit gebeurt mede namens het college van B&W Medemblik en Hollandse Kroon.

Dossier 5023 voorblad

Brief aan PS over onderzoeksrapport zonne-energie en ecologie op het IJsselmeer.pdf

'DuurzaamLeefbaar' Planinitiatief zonne-eilanden Wieringerhoek.pdf

11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf

25 Zeehavens: Uitvoeringsregeling subsidie Duurzame Zeehavens 2020 (C-agenda M&B 30-11-2020)

GS hebben besloten een extra duurzaamheidsimpuls te geven aan de zeehavens van Noord-Holland te weten: het Noordzeekanaalgebied en Den Helder. Hiervoor stellen zij een Uitvoeringsregeling subsidie duurzame zeehavens Noord-Holland 2020 open met een totaal budget van € 4.245.105,-. De regeling loopt tot 23 december 2021 of zoveel eerder als het budget is uitgeput.

Dossier 4945 voorblad

Brief aan PS over Uitvoeringsregeling Duurzame Zeehavens.pdf

UVR subsidie Duurzame Zeehavens.docx

26 Gezondheid: Brief GS aan PS inzake ontwikkeling VTH bij provinciale bedrijven d.d. 17 november 2020 (B-agenda NLG 23-11-2020)

Het college van Gedeputeerde Staten informeert Provinciale Staten voorafgaand iedere vergadering van de commissie Natuur, Landbouw en Gezondheid over de ontwikkelingen op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) bij bedrijven die onder provinciaal bevoegd gezag vallen. Hieronder vallen ook Tata Steel en Harsco Metals.

Dossier 5021 voorblad

Bijlage bij VTH brief november2020 Informatievoorziening Tata en Harsco-KV.docx

Brief aan PS over informatievoorziening bij provinciale bedrijven dd. 17 november 2020.pdf

27 Gezondheid: Programma Tata Steel 2020 - 2050 Samenwerken aan een gezondere en veilige IJmond (B-agenda NLG 11-01-2021)

De provincie en de gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen hebben het Programma Tata Steel 2020 – 2050: Samenwerken aan een gezondere en veilige IJmond vastgesteld. Dit programma richt zich op het zoveel mogelijk verminderen van de negatieve effecten van Tata Steel op de gezondheid en veiligheid in de IJmond. Daarnaast stelt de provincie het bijbehorende Uitvoeringsprogramma Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving Tata Steel 2020 – 2022 van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied vast.

Dossier 4803 voorblad

Beantwoording reacties concept programma Tata Steel 2020 2050.pdf

Programma Tata Steel 2020 - 2050 Samenwerken aan een gezondere en veilige IJmond.pdf

Uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020 - 2022 ODNZKG.pdf

Brief aan PS over Programma Tata Steel 2020-2050 Samenwerken aan een gezondere en veilige IJmond.pdf

28 Recreatie: Twiske-Waterland – agenda en stukken vergadering AB 3 december 2020 (C-agenda NLG 21-01-2021)

Twiske-Waterland – agenda en stukken vergadering AB 3 december 2020.docx

29 Stikstof: Instelling Regionaal Stikstofregistratiesysteem (RSRS) en wijziging Beleidsregel intern en extern salderen Noord-Holland (C-agenda NLG 11-01-2021)

Gedeputeerde Staten stellen het Regionaal Stikstofregistratiesysteem (RSRS) in. Daarvoor moet de Beleidsregel intern en extern salderen Noord-Holland worden gewijzigd, die gaat over vergunningverlening van activiteiten die tot stikstofuitstoot leiden. Het instellen van dit boekhoudkundige systeem is een eerste (juridische) stap om uiteindelijk stikstofruimte te kunnen uitgeven voor nieuwe projecten. Pas in het voorjaar 2020 beslissen de provincies en het Rijk over de spelregels voor het uitgeven van deze stikstofruimte.

Dossier 4975 voorblad

Instellingsbesluit RSRS.docx

Wijzigingsbesluit beleidsregel intern en extern salderen NH.docx

Brief aan PS over instelling RSRS met bijbehorende wijziging Beleidsregel intern en extern salderen Noord-Holland.pdf

30 Economie: Brief GS aan PS inz. De Kop Werkt! Halfjaarrapportage en Jaarprogramma 2020-2e tranche (B-agenda EFB 18-1-2021)

De provincie Noord-Holland werkt met de vier gemeenten in de Kop van Noord-Holland (Den Helder, Hollands Kroon, Schagen en Texel) aan de uitvoering van het programma De Kop Werkt! Over de voortgang van het programma wordt gerapporteerd en het jaarprogramma wordt ter goedkeuring aangeboden.

Dossier 4920 voorblad

Brief GS aan PS inz. 2e tranche jaarprogramma 2020.docx

Bijlage 1 Overzicht Halfjaarrapportage en Jaarprogramma 2020-2e tranche

bijlage 2 Toetsingskader DKW! programma

31 Gezondheid: Ingekomen mails inzake Tata Steel (C-agenda NLG 23-11-2020)

Ingekomen mail inzake Tata Steel 17-10-2020_Geredigeerd.pdf

Bijlage 1 bij mail 17-10-2020.pdf

Ingekomen mail inzake Tata Steel 18-10-2020_Geredigeerd.pdf

Bijlage 1 bij mail 18-10-2020.pdf

Ingekomen mail inzake Tata Steel 25-10-2020_Geredigeerd.pdf

Ingekomen mail inzake Tata Steel 11-11-2020_Geredigeerd.pdf

Bijlage 1 bij mail 11-11-2020_Geredigeerd.pdf

Ingekomen mail inzake Tata Steel 12-11-2020_Geredigeerd.pdf

32 Mobiliteit: Uitvoeringsregeling subsidie verbetering toegankelijkheid bushaltes Noord-Holland 2021 (C-agenda M&B 30-11-2020)

De provincie hecht grote waarde aan een toegankelijk openbaar vervoer, waardoor ook reizigers met een beperking gebruik kunnen maken van de bus. Daardoor dienen zo veel mogelijk bushaltes toegankelijk te worden gemaakt. De provincie stelt hiervoor € 2 miljoen beschikbaar aan lokale wegbeheerders. Met deze subsidieregeling kunnen er in de gebieden Noord-Holland Noord, Haarlem/IJmond en Gooi en Vechtstreek in totaal ca. 100 toegankelijke haltes worden gerealiseerd.

Dossier 4911 voorblad

Brief aan PS over Uitvoeringsregeling subsidie verbetering toegankelijkheid bushaltes Noord-Holland 2021.pdf

33 Ruimte: Stand van zaken werkzaamheden Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK) (C-agenda RWK 11-01-2021)

Steven Slabbers is als PARK in beginsel voor een periode van 3 jaar (tot 1 januari 2022) aangesteld, voor 2 dagen in de week. Inmiddels is de PARK ruim halverwege deze termijn. Hoogste tijd om een tussenbalans op te maken en vooruit te kijken. Deze tussentijdse balans vat de resultaten van de eerste 22 maanden aan onderzoek en adviezen over ruimtelijke kwaliteit samen en blikt vooruit.

Dossier 4896 voorblad

PARK stand van zaken 2020 - definitief.pdf

Brief aan PS over stand van zaken werkzaamheden PARK.pdf

34 Ruimte: Vervolg 2 - Afschriften zienswijzen aan gemeente Wijdemeren (C-agenda RWK 23-11-2020)

Brief Zienswijze 2 tegen ontwerp bestemmingsplan 17.11.2020 - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS - Zienswijze - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS_Zienswijze-tegen-ontwerp-bestemmingsplan-MinderHinder - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS- gemeenteraad zienswijze - geanonimiseerd.docx

35 Wonen: Uitvoeringsregeling woonakkoorden 2021 (C-agenda RWK 11-01-2020)

De provinciale Woonagenda (2020-2025), met daarin de ambities, uitgangspunten en acties op het gebied van wonen, is in maart dit jaar vastgesteld. In de Woonagenda staat dat de provincie subsidie beschikbaar stelt voor de uitvoering van de regionale woonakkoorden. Op basis van de vastgestelde regeling kunnen gemeenten per 1 januari 2021 subsidieaanvragen indienen.

Dossier 4713 voorblad

uvr woonakkoorden 2021.docx

Brief aan PS over Uitvoeringsregeling subsidie Woonakkoorden Noord-Holland 2021.pdf

Brief aan gemeenten in Noord-Holland over Uitvoeringsregeling subsidie woonakkoorden Noord-Holland 2021.pdf

36 Klimaat: Planning Actieprogramma Klimaat (C-Agenda RWK 23-11-2020)

GS hebben PS een brief gestuurd met de planning van de belangrijkste acties uit het Actieprogramma Klimaat.

Dossier 4812 voorblad

Brief aan PS over planning Actieprogramma Klimaat.pdf

37 Bereikbaarheid: mail Vereniging Behoud de Polders Hillegom inzake Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer (C-agenda M&B 30-11-2020)

Ingekomen mail Vereniging Behoud de Polders Hillegom en Vereniging Milieudefensie afdeling Haarlem_Geredigeerd.pdf

Brief aan de gemeente Haarlemmermeer inzake bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer (def.)_Geredigeerd.pdf

(bijlage) Persbericht Wegverbreding N207 Hillegom brug te ver (def.)_Geredigeerd.pdf

38 Mobiliteit: Persbericht en kwartaalrapportage derde kwartaal 2020 OV ombudsman (C-agenda M&B 30-11-2020)

Mail OV ombudsman.docx

Persbericht OV ombudsman Kwartaalrapportage Q3.docx

Kwartaalrapportage OV ombudsman Q3 2020.pdf

39 Water: Verzoek GL brief Starnmeer van de C- naar de B-agenda (B-agenda NLG 23-11-2020)

verzoek GL Brief Feitenrelaas Starnmeer van de C naar de B agenda .jpeg

brief GS aan PS inzake Feitenrelaas dhr. De Wildt - Starnmeer.pdf

40 Recreatie: Groengebied Amstelland – agenda en stukken AB vergadering (C-agenda NLG 23-11-2020)

Groengebied Amstelland – agenda en stukken vergadering AB 26 november 2020.docx

41 Water: Brief GS aan PS inzake Traject dijkversterking Uitdam (C-agenda NLG 23-11-2020)

Brief GS aan PS Traject dijkversterking Uitdam.pdf

42 Water: Brief Investeringskader Waddengebied in een notendop (C-agenda NLG 23-11-2020)

Investeringskader Waddengebied in een notendop.pdf

Handen ineen voor rijker Waddengebied.pdf

43 Internationale Zaken: Brief GS aan PS inz. Leidraad voor internationale zaken (C-agenda EFB 30-11-2020)

Het doel van deze leidraad is om op een uniforme wijze afwegingen te maken wanneer internationale inzet vanuit de provinciale organisatie en bestuur gewenst is. Uniforme afwegingen voor internationale activiteiten zouden kunnen leiden tot het beter benutten van potentiële kansen voor internationale samenwerking, kennisuitwisseling en een optimaal vestigingsklimaat. De leidraad werkt middels een trechter model, hierin wordt op basis van een aantal afwegingen een positief of negatief advies afgegeven

Dossier 4870 voorblad

1514327-1514331 Bijlage 1 Leidraad voor Internationale zaken DEF.pdf

Brief aan PS over Leidraad voor internationale zaken.pdf

44 Natuur: Openstellingsbesluit Natuur 2021 (C-agenda NLG 23-11-2020)

Om de biodiversiteit te versterken subsidieert de provincie het natuurbeheer, agrarisch natuurbeheer, landschapsbeheer en omzetting van agrarische grond naar natuur. Hiervoor stelt de provincie jaarlijks de aanvraagperioden, de tarieven en de subsidieplafonds vast.

Dossier 4770 voorblad

openstelling SVNL-SKNL 2021.docx

Bijlage 1 subsidietarieven 2021.xlsx

Brief aan PS over Openstellingsbesluit Natuur 2021.pdf

45 Natuur: Wijzigingsbesluit subsidieplafonds subsidie Kwaliteitsimpuls Natuur en Landschap (SKNL) (C-agenda NLG 23-11-2020)

De provincie werkt aan de aanleg van nieuwe natuurgebieden om het Natuurnetwerk Nederland te voltooien. Eén van de mogelijkheden hierbij is dat grondeigenaren subsidie krijgen om hun land om te vormen naar natuurgebied. Omdat er dit jaar veel aanvragen zijn voor deze regeling, hebben Gedeputeerde Staten besloten om het subsidieplafond te verhogen, zodat kan worden doorgewerkt aan de realisatie van het NNN.

Dossier 4769 voorblad

Brief aan PS over wijzigingsbesluit subsidieplafonds SKNL 2020.pdf

46 Ruimte: Vervolg afschriften zienswijzen aan gemeente Wijdemeren over plan Zuidsingel 8 (C-agenda RWK 23-11-2020)

Dit zijn geanonimiseerde documenten zonder NAW-gegevens.

De niet-geanonimiseerde stukken zijn voor Statenleden en commissieleden in te zien in het afgeschermde, besloten gedeelte van het vergadersysteem.

Afschrift aan PS - Zienswijze over Zuidsingel Fase 8 - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS - Zienswijze-tegen-ontwerp-bestemmingsplan - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS - NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01 - geanonimiseerd.pdf

Afschrift aan PS - Zienswijze - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS - zienswijze zuidsingel fase 8 - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS - Zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase8 nov 2020 - geanonimiseerd.pdf

Afschrift aan PS - MinderHinder - geanonimiseerd.pdf

Afschrift aan PS - Zienswijze fase 8 Zuidsingel - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS - Zienswijze tegen-ontwerp-bestemmingsplan - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS - zienswijze ontwerpbestemmingsplan-Zuidsingel-fase-8 - geanonimiseerd.pdf

Brief Zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan 5.11.2020 - geanonimiseerd.docx

Schilderij Zuidereinde.docx

47 Water: Brief ontwikkelingen PWN 2020 (C-agenda NLG 23-11-2020)

GS stuurt brief aan PS over stand van zaken strategische ontwikkelingen PWN 2020.

Dossier 4828 voorblad

Brief aan PS over stand van zaken strategische ontwikkelingen PWN 2020.pdf

48 Wonen: Regionale Samenwerkingsafspraken Wonen Kop van Noord-Holland (C-agenda RWK 23-11-2020)

Conform de Provinciale Ruimtelijke Verordening en conform de Omgevingsverordening en Omgevingsregeling die naar verwachting op 16 november 2020 in werking treden dient een regio regionale afspraken over woningbouw te maken. In de Kop van Noord-Holland is gekozen voor een bestuurlijk convenant, waarin de regionale kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwafspraken en de werkwijze van de regio voor de beoordeling van nieuwe plannen zijn opgenomen. In het convenant staan afspraken tussen regiogemeenten onderling en tussen regiogemeenten en provincie. Gemeente Texel heeft een status aparte en de woningafspraken voor deze gemeente zijn in een aparte bijlage opgenomen. Hierna gaat de regio aan de slag met het woonakkoord.

Dossier 4883 voorblad

Brief aan PS over Regionale Samenwerkingsafspraken Woningbouw Kop vanb Noord-Holland 2020-2030.pdf

1516510_1516519 Convenant-Regionale samenwerkingsafspraken woningbouw van de Kop van Noord-Holland 2020-2030.pdf

2020-06-08 Woningbouw Texel 2020 - 2030_a.pdf

49 Mobiliteit: Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer 2020-2021 (C-agenda M&B 30-11-2020)

Als gevolg van de coronamaatregelen reizen veel minder mensen met het openbaar vervoer, waardoor de vervoerders reizigersinkomsten mislopen. De rijksoverheid stelt voor 2020 en de eerste helft van 2021 een beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer aan de vervoerders beschikbaar. Deze vergoeding compenseert een groot deel van de gederfde reizigersinkomsten als gevolg van de coronacrisis. De beschikbaarheidsvergoeding wordt via de concessieverleners aan de vervoerders uitgekeerd. Daarvoor moeten de concessiedocumenten voor de Noord-Hollandse OV-concessies worden aangepast.

Dossier 4795 voorblad

Bijlage Memo vervoerplannen ov-concessies 2021 11 nov.docx

Brief aan PS over beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer 2020-2021 en dienstregeling vanaf 3 januari 2021.pdf

50 Mobiliteit: Conceptonderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld (B-agenda M&B 30-11-2020)

De provincie Noord-Holland wil – samen met vervoerders en overheden in de regio – een sterk OV-netwerk in de provincie. Eind 2019 is het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland vastgesteld. Om een vervolg te geven aan de uitwerking van het toekomstbeeld is het afgelopen jaar gewerkt aan een plan van aanpak en een conceptonderzoeksagenda.

Dossier 4771 voorblad

2. Conceptonderzoeksagenda vervolg ROVT (totaal).pdf

Brief aan PS over conceptonderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland.pdf

51 Mobiliteit: Subsidieregeling Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid 2021 (C-agenda M&B 30-11-2020)

De provincie vindt het belangrijk om verkeerseducatie aan te bieden aan scholieren op het basis en voortgezet onderwijs. Op deze manier leren scholieren op jonge leeftijd verkeersveilig gedrag aan wat ook op latere leeftijd doorwerkt. Subsidie voor verkeerseducatie kan worden aangevraagd door organisaties die verkeerseducatie op scholen aanbieden.

Dossier 4831 voorblad

Publicatiebesluit UVR gedragsbeïnvloeding 2021.docx

Brief aan PS over vaststellen Uitvoeringsregeling subsidie Gedragsbeinvloeding verkeersveiligheid Noord-Holland 2021.pdf

52 Adaptieve uitvoeringsstrategie energie-infrastructuur

GS stellen de “Bouwstenen Adaptieve Uitvoeringsstrategie Energie-infrastructuur 2020 – 2024” vast. Hierin staat een routekaart voor de provincie, die is opgesteld in samenwerking met de netbeheerders. Het doel is om op de korte termijn knelpunten in het elektriciteitsnet op te lossen en op de lange termijn toe te werken naar een hybride energiesysteem. In het hybride systeem vullen verschillende vormen van energie, zoals waterstof, warmte en elektriciteit, elkaar aan.
De Routekaart is een vervolg op het Actieprogramma Klimaat dat recent door Provinciale Staten is vastgesteld. De energie infrastructuur vraagt om een integrale benadering. Niet alleen tussen verschillende overheidslagen en tussen verschillende energiedragers (elektriciteit, waterstof, warmte en CO2) maar ook tussen verschillende thema’s (mobiliteit, wonen, werklocaties en landschap).

Dossier 4768 voorblad

20200457_jl_digibroch PvA Energie Infrastructuur_ia4.pdf

Brief aan PS over bouwstenen voor een adaptieve uitvoeringsstrategie energie-infrastructuur 2020-2024.pdf

M104-2019.pdf

53 Bereikbaarheid: Ingekomen mail BO-MIRT en ontwikkelingen in Duitsland die ook door de regio uitgebuit kunnen worden (C-agenda M&B 30-11-2020)

Ingekomen mail BO-MIRT en ontwikkelingen in Duitsland die ook door de regio uitgebuit kunnen worden_Geredigeerd.pdf

Bijlage 1 Bundesverwaltungsgericht weist alle Einsprüche gegen Fehmarnbelttunnel zurück - WELT.pdf

Bijlage 2 Germany gives green light to world's longest rail and road tunnel to Denmark - The Local.pdf

Bijlage 3 Blekinge_och_TEN-T.png

Bijlage 4 corridor_map_gen.jpg

Bijlage 5 BMVI - Schneller bauen - für eine starke Wirtschaft und klimafreundliche Mobilität.pdf

Bijlage 7 Deutscher Bundestag - Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur2lesungInfrastrukturinvestitionengesetz.pdf

Bijlage 7 Deutscher Bundestag - Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur2lesungInfrastrukturinvestitionengesetz.pdf

Bijlage 8 zukuenftige-verkehrspolitik-erfahrungen-corona03112020.pdf

54 Bereikbaarheid: Ingekomen mail BO-MIRT Grensoverschrijdend spoor dan ook het Duitse deel in het Bundesverkerhswegeplan 2030, Wunderline-Zwolle - Münster (C-agenda M&B 30-11-2020)

Ingekomen mail BO-MIRT Grensoverschrijdend spoor dan ook het Duitse deel in het Bundesverkerhswegeplan 2030, Wunderline-Zwolle - Münster_Geredigeerd.pdf

Bijlage 1 bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf

55 Bereikbaarheid: Ingekomen mail Lessen HSL-Zuid voor de Lelylijn en twee case studies over HSL in de USA (C-agenda M&B 30-11-2020)

Ingekomen mail Lessen HSL-Zuid voor de Lelylijn en twee case studies over HSL in de USA_Geredigeerd.pdf

Bijlage 1 Aanbieding-controlerapport-adr-bij-43e-voortgangsrapportage-hsl-zuid.pdf

bijlage-1a-accountantsrapport-bij-voortgangsrapportage-43-hogesnelheidslijn-zuid.pdf

Bijlage 2 Environmental_and_Other_Co_benefits_of_D.pdf

Bijlage 3 The_full_cost_of_high_speed_rail_an_engi.pdf

56 Ruimte: Ingekomen brief aan PS over bewonersbrief gemeente Wijdemeren over haalbaarheidsonderzoek (C-agenda RWK 23-11-2020)

Dit is een geanonimiseerde brief.
De niet-geanonimiseerde stukken zijn voor Statenleden en commissieleden in te zien in het afgeschermde, besloten gedeelte van het vergadersysteem.

Bewonersbrief gemeente Wijdemeren over haalbaarheidsonderzoek - geanonimiseerd.docx

57 Financien: Voordracht Legesverordening 2021 en tarieventabel 2021 (A-agenda EFB 30-11-2020)

Met de vaststelling van de legesverordening 2021 en tarieventabel 2021 beschikt de provincie Noord-Holland over een redactioneel actuele verordening en tarieventabel.

Dossier 4798 voorblad

Brief aan PS over Legesverordening 2021 en tarieventabel 2021.pdf

Voordracht (4 november 2020)(2).docx

Legesverordening 2020.pdf

Tarieven 2021 (27 oktober 2020).pdf

Overzicht tarieven 2020-2021(27 oktober 2020).pdf

58 Ruimte: Afschriften zienswijzen aan gemeente Wijdemeren over plan Zuidsingel (C-agenda RWK 23-11-2020)

Dit zijn geanonimiseerde documenten zonder NAW-gegevens.

De niet-geanonimiseerde stukken zijn voor Statenleden en commissieleden in te zien in het afgeschermde, besloten gedeelte van het vergadersysteem.

Afschrift aan PS - Zienswijze Zuidsingel 8 Beernoud - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS - Zienswijze Zuidsingel 8 - geanonimiseerd.docx

zienswijze ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8 - geanonimiseerd.pdf

Zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8 Kortenhoef_ geanonimiseerd.pdf

Zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Groenewoud nov 2020_Geanonimiseerd.pdf

Zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8 Kortenhoef_geanonimiseerd.pdf

Zienswijze project Wijdemeren - niet geanonimiseerd.docx

Zienswijze Zuidsingel fase 8 - geanonimiseerd.pdf

Zienswijze-tegen-ontwerp-bestemmingsplan-dijk78.pdf

59 Milieu: Persbericht Milieueffectrapport Argent Energy Nederland BV (C-agenda NLG 23-11-2020)

MER Persbericht milieueffectrapport Argent Energy Nederland BV.pdf

MER Advies reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport.pdf

60 Recreatie: Bestuursmededeling Spaarnwoude oktober 2020 (C-agenda NLG 23-11-2020)

bestuursmededeling spaarnwoude oktober 2020.pdf

61 Dierenwelzijn: Brief dierenbescherming Jacht op wildlijstsoorten inperken (C-agenda NLG 23-11-2020)

Brief dierenbescherming bijlage Rapport Bescherm de natuur stop de plezierjacht.pdf

Brief dierenbescherming Jacht op wildlijstsoorten inperken.pdf

62 Financiën: Voordracht Laatste begrotingswijziging 2020 (A-agenda NLG en RWK 23-11-2020 en EFB 30-11-2020 en C-agenda M&B 30-11-2020)

In de provinciale begroting wijzen Provinciale Staten toe voor welke doelen de provincie haar beschikbare middelen inzet. Deze laatste begrotingswijziging omvat een bijstelling van de verwachte inkomsten en uitgaven in 2020 op basis van de huidige verwachtingen.

Dossier 4738 voorblad

Brief aan PS over laatste begrotingswijziging 2020.pdf

Laatste begrotingswijziging 2020.pdf

Voordracht Laatste begrotingswijziging 2020.docx

63 Gezondheid: Brief aan GS inzake VTH taken Geurhinder (C-agenda NLG 23-11-2020)

Brief aan GS inzake VTH taken Geurhinder.pdf

64 Landbouw: Kwartaalverslag Greenport Aalsmeer Q3 (C-agenda NLG 23-11-2020)

Kwartaalverslag Greenport Aalsmeer Q3 - 2020.pdf

65 Natuur: agroforestry de Noord-Hollandse bossenstrategie (C-agenda NLG 23-11-2020)

agroforestry de Noord-Hollandse bossenstrategie en verdienmodellen.docx

Het Landerijgoed het landgoed van dit nieuwe decennium.pdf

2001 GROEN Landerijgoed als toekomstbestendig multifunctioneel bedrijf in overgangsgebieden.pdf

agrobosbouw nieuwsbrief 13.pdf

66 Omgevingsverordening: Vaststellen omgevingsregeling, aanpassen mandaten en vaststellen beleidsregel (C-agenda RWK 23-11-2020)

Op 22 oktober 2020 heeft PS de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De Omgevingsregeling is als eindconcept besproken door PS en is nu voorgelegd aan GS om definitief vast te stellen. Hierin zijn de nadere regels opgenomen waarvoor GS de bevoegdheid hebben gekregen. De planning is dat zowel de regeling als de verordening rond 16 november in werking zullen treden. Met dit besluit worden ook de mandaten van de Omgevingsdiensten en de Beleidsregel "Tegemoetkoming schade Noord-Holland" aangepast aan de nieuwe Omgevingsverordening NH2020.

Dossier 4730 voorblad

Brief aan PS over omgevingsregeling vastgesteld.pdf

67 Erfgoed: Reactie GD op initiatiefvoorstellen SP Steunpunt Monumenten en Archeologie (A-agenda EFB 30-11-2020)

Het college adviseert PS over twee initiatiefvoorstellen over de onderwerpen archeologie en erfgoed.

Dossier 4741 voorblad

Brief aan PS met reactie initiatiefvoorstellen SP Steunpunt M&A.pdf

68 Europa: Startnotitie Europastrategie 2022-2025 (B-agenda EFB 30-11-2020)

De startnotitie Europastrategie Noord-Holland 2022-2025 beschrijft het proces van het opstellen van de nieuwe Europastrategie voor de jaren 2022-2025.

Dossier 4622 voorblad

1501895 1501902 Startnotitie Europastrategie.docx

Brief aan PS over startnotitie Europastrategie 2022-2025.pdf

69 Faunabeheer: Verlenging Faunabeheerplan Damhert 2016-2020 (B-agenda NLG 23-11-2020)

Het huidige Faunabeheerplan damherten in het Noord- en Zuid- Hollandse duingebied 2016-2020 heeft in het Noord-Holland gelegen deel een looptijd tot 17 november 2020. De vaststelling van het nieuwe Faunabeheerplan damherten in het Noord- en Zuid- Hollandse duingebied 2020-2026 is nog niet geheel afgerond. Om te kunnen voorkomen dat er een gat in het beheer valt is verlenging van het faunabeheerplan noodzakelijk. Als het nieuwe faunabeheerplan eenmaal van kracht is vervalt automatisch het verlengde Faunabeheerplan damherten in het Noord- en Zuid- Hollandse duingebied 2016-2020.

Dossier 4785 voorblad

1_Besluit Verlenging Faunabeheerplan Damhert 2016-2020.docx

Brief aan PS over verlenging looptijd Faunabeheerplan damherten in het Noord- en Zuid-Hollandse duingebied 2016-2020.pdf

70 Gezondheid: Voornemen Openbaar Ministerie tot strafrechtelijke vervolging Tata Steel vanwege stofverspreiding (C-agenda NLG 23-11-2020)

Donderdag 22 oktober 2020 zijn verschillende berichten verschenen over het voornemen van het Openbaar Ministerie tot strafrechtelijke vervolging van Tata Steel vanwege stofverspreiding. Met deze brief worden Provinciale Staten (PS) hier over geïnformeerd.

Dossier 4767 voorblad

Brief aan PS over voornemen OM tot strafrechtelijke vervolging Tata Steel.pdf

71 Natuur / Formule 1: ontwerp ontheffing ex Wet natuurbescherming Circuitpark Zanvoort (B-agenda NLG 23-11-2020)

Besluit over PS brief is aangehouden in de GS vergadering van 6 oktober 2020.
Nieuwe PS brief en nieuwe bijlage 6 toegevoegd.

Provinciale staten worden geinformeerd over de F1/ontwerp ontheffing naar aanleiding van de toezegging door de portefeuillehouder in de vergadering van provinciale staten van 14 september jl.

Dossier 4598 voorblad

4. 20200820 pels rijcken groot openbaar belang [PRDF-3688851].pdf

5. Memo OD Toelichting besluitvorming onth. CPZ 290920.pdf

2. ecologisch onderzoek.pdf

1. Besluit Ontwerp Ontheffing Wnb.pdf

Brief aan PS over (ontwerp) ontheffing ex Wet natuurbescherming Circuitpark Zandvoort.pdf

3. Aanvullende informatie ontheffingsaanvraag.pdf

72 Natuur: Startnotitie integraal gebiedsprogramma Laag Holland (B-agenda NLG 23-11-2020)

Gedeputeerde Staten, hoogheemraadschap, gemeenten, landbouw- en natuurorganisaties willen een gebiedsprogramma voor Laag Holland ontwikkelen, waarin gezamenlijk en integraal wordt gewerkt aan de opgaven voor een vitaal landelijk gebied: natuur, landbouw, water, bodemdaling, klimaat, recreatie en landschap. Gedeputeerde Staten hebben op 3 november 2020 de startnotitie vastgesteld. Het is de bedoeling dat het integrale gebiedsprogramma Laag Holland in 2021 wordt opgeleverd.

Dossier 4516 voorblad

startnotitie integraal gebiedsprogramma Laag Holland.pdf

Brief aan PS over startnotitie integraal gebiedsprogramma Laag Holland.pdf

73 Recreatie: Voorstel organiseren Expertmeeting Recreatieschappen (B-agenda NLG 23-11-2020)

Contacten voor Expertmeeting.docx

Voorstel Expertmeeting Recreatieschappen SP.docx

74 Water: Versterking 5 waterkerende kunstwerken, coordinatie terinzagelegging (C-agenda NLG 23-11-2020)

Gedeputeerde Staten hebben kennis genomen van drie ontwerpprojectplannen, te weten de Spuisluis Oostoever in Den Helder, de Sassluis in Enkhuizen en de Hornsluis, Noorder- en Zuidersluis in Schardam van het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Dit zijn kunstwerken die in primaire waterkeringen liggen en die moeten worden versterkt. Daarnaast heeft het hoogheemraadschap voor deze projectplannen m.e.r.-beoordelingsnotities opgesteld. De ontwerpprojectplannen, de m.e.r.-beoordelingsnotities alsmede de voor de uitvoering van de projectplannen benodigde uitvoeringsbesluiten worden op verzoek van het hoogheemraadschap door Gedeputeerde Staten gedurende zes weken voor eenieder ter inzage gelegd, volgens de coordinatieregeling van de Waterwet.

Dossier 4829 voorblad

Brief aan PS over versterking 5 waterkerende kunstwerken, coordinatie uitvoeringsbesluiten conform Waterwet, tervisielegging.pdf

75 Economie/RO: Beslissing hangende beroep over Wob-verzoek vaststellingsovereenkomst Distriport (C-agenda RWK 23-11-2020 en EFB 30-11-2020)

De provincie Noord-Holland is verwikkeld in een juridische procedure over een beslissing in het kader van de Wet openbaarheid van bestuur. De rechter heeft geoordeeld dat de provincie nog eens goed moet kijken naar de interne documenten en dat de provincie haar weigering om persoonlijke beleidsopvattingen uit interne documenten openbaar te maken beter moet motiveren.

Dossier 4800 voorblad

Brief aan PS over Wob Berkhout is Boos.pdf

76 Economie: Brief GS aan PS inz. Monitor Werklocaties 2020 (C-agenda EFB 30-11-2020)

De Monitor Werklocaties 2020 geeft informatie over feitelijke ontwikkelingen op bedrijventerreinen, kantoorlocaties en gemengde locaties. Deze monitor laat de ontwikkelingen van 2019 zien, met peildatum van 1 januari 2020. De consequenties van de Coronacrisis zijn hierin niet meegenomen.

Dossier 4672 voorblad

Brief aan PS over monitor werklocaties Noord-Holland 2019-2020.pdf

Monitor Werklocaties Noord-Holland 2019-2020.pdf

77 Energie / Klimaat: Waterstofstrategie provincie Noord-Holland oktober 2020 en afdoen M45-2018 (B-agenda RWK 23-11-2020)

Waterstof wordt door zowel het Rijk als de EU als energiedrager van de toekomst gezien. In Noord-Holland zijn er diverse ontwikkelingen op het gebied van waterstof en hebben publieke en private partijen hoge ambities daaromtrent. Ook de Provincie Noord-Holland ziet waterstof als essentieel onderdeel van onze verduurzamingsstrategie. Waterstof is noodzakelijk om de klimaatdoelen van 2030 en 2050 te behalen. Ook vanuit economisch perspectief en het behoud van werkgelegenheid is het inzetten op waterstof in Noord-Holland van groot belang. Om die reden hebben GS een waterstofstrategie opgesteld. Middels deze strategie willen GS de ontwikkeling van de waterstofmarkt ondersteunen.

Dossier 4666 voorblad

Brief aan PS over waterstofstrategie provincie Noord-Holland.pdf

Waterstofstrategie PNH oktober 2020.pdf

78 Energie: Ingekomen brief aan PS over Geingebied - Afstemming over windmolens langs provinciegrens (C-agenda RWK 23-11-2020)

Brief aan PS - Verzoek voor afstemming over Geingebied - windmolens langs provinciegrens.pdf

Bijlage 1. DRV_NHZreactieRES.pdf

Bijlage 2. Afstemming_NH_Utr.pdf

Bijlage 3. DRV_motie_Unesco.pdf

Bijlage 4. Motie_coalitie_Inwonersparticipatie.pdf

Bijlage 5. Motie_NH_SP_Geingebied.pdf

Bijlage 6. mra_kaart_DRV_SV.pdf

79 Grond: Beslissing op bezwaar Wob-procedure inzake taxatierapport (C-agenda NLG 23-11-2020)

Naar aanleiding van een procedure in het kader van de Wet openbaarheid van bestuur wordt informatie openbaar gemaakt betreffende een taxatierapport. Deze informatie is terug te vinden op onze website via www.noord-holland.nl/Loket/Bezwaar_en_klachten/Bezwaar_maken en www.noord-holland.nl/Loket/Wob_verzoek.

Dossier 4624 voorblad

Brief aan PS over beslissing op bezwaar inzake openbaarmaking taxatierapport.pdf

80 Ontslag Statenlid hr. Everduim (fractie DENK)

2020 ontslagbrief PS Statenlid hr. Everduim.pdf

81 Ruimte: Brief en afschriften van zienswijzen aan gemeente Wijdemeren over plan Zuidsingel fase 8 (C-agenda RWK 23-11-2020)

Dit zijn geanonimiseerde documenten zonder NAW-gegevens.
De niet-geanonimiseerde stukken zijn voor Statenleden en commissieleden in te zien in het afgeschermde, besloten gedeelte van het vergadersysteem.

Brief aan PS n.a.v. Zuidsingelfase8 Wijdemeren - geanonimiseerd.pdf

Bijlage bij brief aan PS - Zienswijze Zuidsingel Fase8 - geanonimiseerd.pdf

Afschrift aan PS - Zienswijze-tegen-ontwerp-bestemmingsplan zuidsingel - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS - zienswijze plan zuidsingel Wijdemeren - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS - Zienswijze Plan Zuidsingel fase 8 - geanonimiseerd.pdf

Afschrift aan PS - Zienswijze Wijdemeren - geanonimiseerd 1.pdf

Afschrift aan PS - Zienswijze Wijdemeren - geanonimiseerd 2.pdf

82 (Motie 41) Brief GS aan PS inz. Proposities noodfonds sociale infra NHN en MRA (C-agenda EFB 30-11-2020)

Provinciale Staten hebben op 18 mei jl. een motie aangenomen om een noodfonds in te stellen gericht op de culturele en maatschappelijke organisaties die schade hebben als gevolg van de landelijke maatregelen ter bestrijding van Covid-19. Op uitnodiging van de provincie hebben de samenwerkende gemeenten binnen de Metropool Regio Amsterdam (minus Amsterdam) en Noord-Holland Noord beide een voorstel ingediend voor het noodfonds. Gedeputeerde Staten nemen deze voorstellen over en verstrekken de bijdrage aan 37 gemeenten voor de noodsteun aan 100 culturele instellingen in Noord-Holland.

Dossier 4662 voorblad

2. Propositie Noord-Holland Noord + brief.pdf

3. Propositiebrief MRA - Prov NH noodfonds - 28 sept 2020.pdf

Brief aan PS over uitwerking Motie 41 noodfonds sociale infrastructuur.pdf

83 Data: Brief GS aan PS inz. Voortgangsrapportage Datastrategie (B-agenda EFB 30-11-2020)

Het college van GS heeft een voortgangsrapportage vastgesteld over de uitvoering van de datastrategie. Deze rapportage vormt een bouwsteen voor de geactualiseerde datastrategie. Deze wordt in het voorjaar 2021 aan Provinciale Staten ter vaststelling aangeboden.

Dossier 4503 voorblad

Brief aan PS over voortgangsrapportage Datastrategie.pdf

Voortgangsrapportage datastrategie najaar 2020 definitief.pdf

84 Economie: Voordracht Verordening op de vergoeding voor commissies detailhandel 2020 (A-agenda EFB 30-11-2020)

De hoogte van de vergoedingen voor deelname aan door de provincie ingestelde commissies dient basis te vinden in het Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers. Dit is voor de deelname aan Regionale Advies Commissie Noord-Holland Noord (RAC) en Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland Zuid (ADZ) nu nog niet het geval en met de nu ter besluit voorliggende Verordening op de vergoeding voor diverse adviescommissies Detailhandel Noord-Holland 2020 wordt dit alsnog geregeld.

Dossier 4681 voorblad

voordracht vergoeding RAC en ADZ.pdf

Brief aan PS over verordening op de vergoeding voor diverse adviescommissies Detailhandel Noord-Holland 2020.pdf

85 Recreatie: Evaluatie Uitvoeringsregeling Groen Recreatieve verbindingen wandelnetwerk en Toeristische Overstappunten (TOPs) (C-agenda NLG 23-11-2020)

De provincie heeft drie onderdelen van de Uitvoeringsregeling Groen geëvalueerd. Het gaat om de onderdelen Recreatieve verbindingen, Uitbreiding wandelnetwerk Noord-Holland en Toeristische Overstappunten. Uit de evaluatie blijkt dat het aannemelijk is dat alle drie de subsidies een positieve bijdrage hebben geleverd aan het toegankelijk maken van de provinciale groenstructuur voor recreatie.

Dossier 4592 voorblad

Rapport Evaluatie subsidies recreatieve verbindingen wandelnetwerk TOPs DEF.docx

Brief aan PS over evaluatie Uitvoeringsregeling Groen- Recreatieve verbindingen Wandelnetwerk en Toeristische Overstappunten.pdf

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	5068
Extern Zaak ID	1532707
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	1
Omschrijving	Natuur: Salderingsovereenkomst NNN Voorland Stichtse Brug te Blaricum (C-agenda NLG 11-01-2021)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**
Ingekomen stukken ter kennisname	31 december 2020

Toelichting

Het college stemt in met de salderingsovereenkomst tussen de provincie en de gemeente Blaricum, met daarin maatregelen die ervoor zorgen dat de bouw van een tijdelijk strandpaviljoen, de verplaatsing van een volleybalveld en de ophoging en verbreding van het recreatiestrand Voorland Stichtse Brug voldoen aan de voorwaarden van de provinciale Omgevingsverordening NH2020.

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. M. Bongenaar

BEL/RO

Telefoonnummer +31235145674

maurits.bongenaar@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 8 DEC. 2020

Kenmerk

1532707/1532711

Uw kenmerk

Betreft: Salderingsovereenkomst NNN Voorland Stichtse Brug te Blaricum

Geachte leden,

Wij laten u weten dat wij op 1 december 2020 hebben ingestemd met een salderingsovereenkomst tussen de provincie en de gemeente Blaricum.

De gemeente Blaricum heeft op 12 februari 2020 een omgevingsvergunning verleend voor de bouw van een tijdelijk strandpaviljoen voor 10 jaar op het recreatiestrand Voorland Stichtse Brug. Tevens heeft de gemeente in 2019 een beachvolleybalveld aangelegd en het recreatiestrand opgehoogd met zand. Dit recreatiestrand ligt binnen het Natuurnetwerk Nederland (NNN), waardoor de vergunning voor het strandpaviljoen en de andere genoemde recreatieve ontwikkelingen moesten voldoen aan de vereisten van artikel 19 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Over het voldoen aan de bovenstaande vereisten zijn op 21 januari 2020 ambtelijk afspraken gemaakt tussen de provincie en de gemeente Blaricum.

Uit een handhavingsverzoek dat de Vereniging Vrienden van het Gooi op 20 mei 2020 bij de provincie Noord-Holland heeft ingediend bleek dat deze afspraken de feitelijke situatie niet goed weergaven. Daarnaast waren de afspraken niet correct juridisch geborgd in de omgevingsvergunning.

De inhoud van artikel 19 van de PRV is overgenomen in artikel 6.38 van de Omgevingsverordening NH2020, die per 17 november 2020 in werking is getreden. Tussen de provincie en de gemeente zijn nu aanvullende maatregelen afgesproken die ervoor zorgen dat de ontwikkelingen voldoen aan artikel 6.38 van de Omgevingsverordening NH2020. Met de salderingsovereenkomst wordt bovendien juridisch correct geborgd dat de ontwikkelingen per saldo niet leiden tot

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

significante achteruitgang van de Wezenlijke Kenmerken en Waarden, of tot afname van het oppervlak en de samenhang van het NNN.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

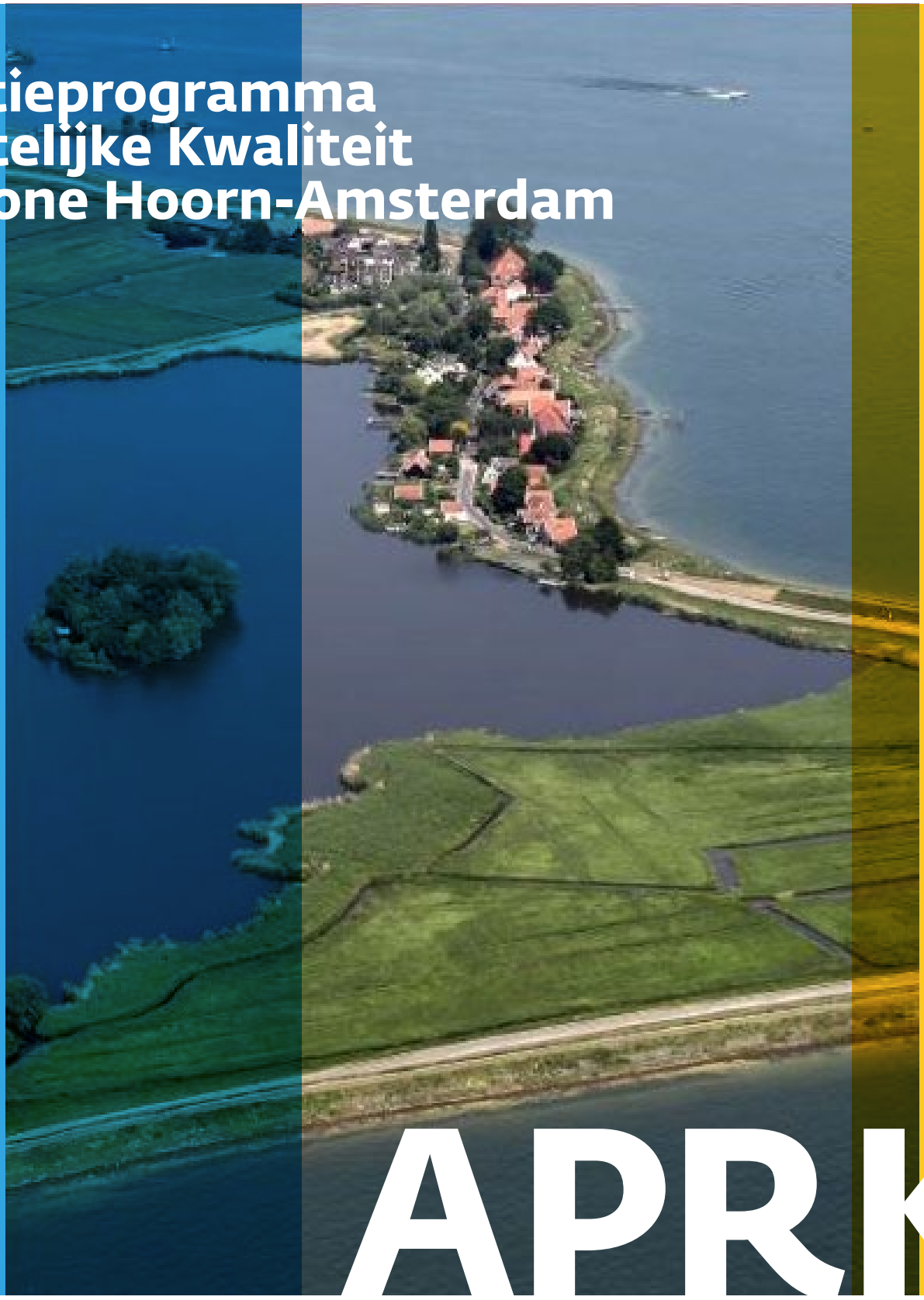
Dossiernummer	5265
Extern Zaak ID	1507326
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	2
Omschrijving	Ruimte / Water / Groen / Recreatie / Mobiliteit: Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam (C-agenda RWK (leidend) en C-agenda NLG 11-01-2021, C-agenda EFB en C-agenda M&B 18-01-2021)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**
Ingekomen stukken ter kennisname	31 december 2020

Provincie Noord-Holland

RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit kustzone Hoorn-Amsterdam



APRK

1 oktober 2020

Programmamanager:
Chris Lansink, Provincie Noord-Holland

Team:
Peter Bergmans, Hans Eikelenboom, Mark Eker, Martin Hoorweg, Caroline Piet en Bina Makhan
Provincie Noord-Holland

Auteurs:
Peter Bergmans, Marc Schepers, Chris Lansink

INHOUD

4 | 1 Inleiding: een vitaal en wenkend perspectief voor dijk, water en ommeland

8 | 2 Beleidskaders en randvoorwaarden

9 2.1 Provincie Noord-Holland

15 2.2 Het Rijk

21 2.3 De gemeenten

23 2.4 Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

26 2.5 Overige organisaties

33 | 3 Kansen, thema's en doelen

34 3.1 Kansen

35 3.2 Thema's, doelstellingen en principemaatregelen

41 | 4 Resultaten verkenning ambities

42 4.1 Overzicht ambities

43 4.2 Gehele kustzone Hoorn-Amsterdam

48 4.3 Hoorn / Koggenland

50 4.4 Zeevang

53 4.5 Gouwzee

55 4.6 Waterland - IJmeer

61 | 5 Proces, prioritering en planning

62 5.1 Proces

62 5.2 Fasering

62 5.3 Planning

62 5.4 Mate van meekoppelen met de dijkversterking

64 | 6 Organisatie en financiering

65 6.1 Organisatie

66 6.2 Financiering

67 | 7 Geraadpleegde Bronnen APRK-rapport

1 INLEIDING: EEN VITAAL EN WENKEND PERSPECTIEF VOOR DIJK, WATER EN OMMELAND



Langs de Markermeerkust tussen Amsterdam en Hoorn bevinden zich oude dorpen, stadjes en steden met een rijke historie en eigen identiteit. De natuur is er bijzonder, bijvoorbeeld bij Zeevang en in Waterland. Hollandse meesters lieten zich langs deze kust inspireren voor grote kunstwerken en gedichten. Karakteristiek en waardevol is ook het uitgestrekte water van het Markermeer, als onderdeel van het IJsselmeergebied, het Blauwe Hart van Nederland. Het water in het gebied is de grootste 'openbare ruimte' van de Metropool Regio Amsterdam. Bewoners en bedrijven zijn zich bewust van deze kwaliteiten en koesteren het typische oer-Hollandse landschap.

Aanleiding: de dijkversterkingen

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) versterkt in het kader van het Hoogwater-beschermingsprogramma (HWBP) de Markermeerdijken tussen Hoorn en Amsterdam, om zo het achterliggende gebied waar 1,2 miljoen mensen wonen en werken voor de komende 50 jaar veilig te houden tegen overstromingen. De versterking vindt plaats over 33 kilometer lengte en zal langs een aantal kustvakken veel impact hebben op het landschap, en daarmee op de leefomgeving van bewoners.

Naast de dijkversterking onderzoekt de overheid de mogelijkheden om de bereikbaarheid van het gebied tussen Hoorn en Amsterdam beter te maken en economisch te verstevigen: een sterke regio tussen Hoorn en Amsterdam waar het aantrekkelijk wonen, werken en leven is.

En dan is er nog de ontwikkeling van het noordelijk deel van het metropolitane landschap, de Metropool Regio Amsterdam (MRA), waar het gaat om de kwaliteit van het vestigingsklimaat en de rol van het Markermeer-IJmeer hierin. Vanuit de MRA komt een groeiende vraag van zowel eigen inwoners als toeristen naar recreatiemogelijkheden in onder meer de landelijke gebieden rondom Amsterdam. De MRA wil in regionaal samenwerkingsverband deze stromen in tijd en ruimte spreiden. Tegelijkertijd zien we op locaties in de MRA ook dat de leefbaarheid door toerisme onder druk komt te staan, bijvoorbeeld op de Zaanse Schans, in Edam-Volendam en op enkele locaties in Waterland. Het is een belangrijke opgave om bezoekersstromen in goede banen te leiden op zo'n manier dat de kwaliteiten van het gebied behouden blijven en waar mogelijk ontwikkeld worden.

Doel: het benutten van kansen en het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit

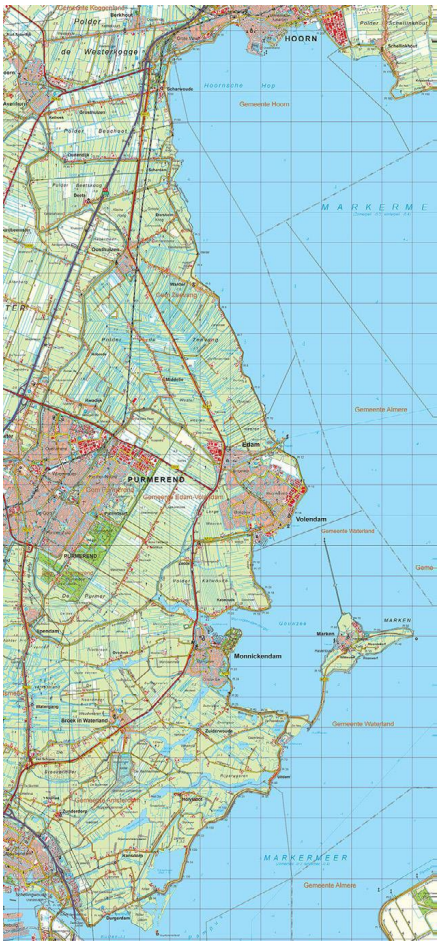
Provincie Noord-Holland (PNH), Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK), Rijkswaterstaat (RWS), gemeenten maar ook recreatieschappen en natuurorganisaties zien in de dijkversterking een momentum dat kansen biedt om te werken aan een toekomstbestendig landschap, leefomgeving en natuur met een hoge ruimtelijke kwaliteit.
Om het benutten van deze kansen een impuls te geven heeft de PNH hiervoor geld gereserveerd en is dit de aanleiding geweest om bij belanghebbenden in het gebied te inventariseren welke ambities zij voor het gebied hebben.

Ambities voor de ruimtelijke kwaliteit van dijk, water en ommeland zijn al in beleid van verschillende overheden geformuleerd, zoals:

- Behoud, door ontwikkeling én het meer beleefbaar maken van het cultuurhistorisch erfgoed;
- Een verbreding en vergroting van het toeristisch en recreatief gebruik vanuit Amsterdam (aantrekkelijkheid en bekendheid van alternatieve bestemmingen, optimaliseren van bereikbaarheid en capaciteit en verhogen van ruimtelijke kwaliteit op strategische plaatsen);
- Het versterken van de recreatieve mogelijkheden op en langs de dijk en het verbeteren van de recreatieve verbindingen;
- De dijkversterkingen en de te ontwikkelen ruimtelijke projecten laten bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteitswaarden van het gebied en laten passen binnen de kaders die zijn meegegeven in het Kader Ruimtelijke Ontwikkeling Kustzone Hoorn-Amsterdam;
- Vergroting van de waternatuurwaarden, vooral door brede ondiepe oeverzones voor waterplanten, vissen, schelpdieren en vogels en overstroombare gras-oeverlanden en door verbindingen te maken tussen het Markermeer en de achterlanden (voor vismigratie);
- Innovaties op het gebied van waterveiligheid en klimaatbestendigheid volgens building-with-natureprincipes;
- Verbreding van het assortiment duurzaam geteelde streekproducten in de landbouw.






HOORN
PURMEREND
Volendam
Monnickendam
MARKERMEER



Om deze ambities te realiseren is de afgelopen jaren, gezamenlijk met de partijen in het gebied, onderzocht en geïnventariseerd met welke projecten deze ambities en doelen verwezenlijkt kunnen worden. Deze projecten zijn opgenomen in het onderhavige Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam (APRK). Als gezamenlijke overheden hebben we daarbij gezorgd voor het creëren van randvoorwaarden waaronder deze ambities kunnen uitgroeien tot uitvoerbare projecten. Het resultaat is een reeks van projecten die inmiddels voor een deel richting planfase gaan of al in de planfase zijn beland. Betrokken partijen werken continu aan de verdere voorbereiding van de projecten, dit kan als gevolg hebben dat niet altijd de meest actuele uitwerking in het projectenoverzicht is opgenomen.

De opbouw van het APRK

De opbouw van het APRK is als volgt:

- H2: Inzicht in de belangrijkste beleidslijnen van rijk, provincie, gemeenten en andere partijen die de ambities ondersteunen;
- H3: Naar aanleiding van beleidslijnen en rondgang in het gebied zijn kansen, thema's en doelen voor de kustontwikkeling genoemd;
- H4: De projecten waarmee de genoemde doelen verwezenlijkt kunnen worden;
- H5: In dit hoofdstuk zijn het verdere werkproces, prioritering en planning aangegeven;
- H6: Tot slot wordt er ingegaan op de organisatie en de financiering.

Naast het ambitieprogramma is een Kader Ruimtelijke Ontwikkeling Kustzone Hoorn-Amsterdam (KROK) ontwikkeld. Dit kader vormt een handleiding voor het beoordelen van de initiatieven in het ambitie-programma ten aanzien van landschappelijke inpassing en zonering. In 2014 was reeds een Kader Ruimtelijke Kwaliteit Markermeerdijken opgesteld, bedoeld voor de versterking van de Markermeerdijken zelf. Het ambitieprogramma betreft een groter gebied: dijk, water en ommeland. Daarom was het noodzakelijk een nieuw kader te ontwikkelen met een bredere scope. Dit heeft geleid tot het Kader Ruimtelijke Ontwikkeling Kustzone Hoorn-Amsterdam (KROK).

Gebiedsbegrenzing

Het APRK omvat de kustzone van Hoorn tot Amsterdam met daarbij de waterzone voor de dijk, de dijkzone zelf en het achterland. Hierbij moet gedacht worden aan enkele honderden meters waterzone en circa 1 km in het achterland. Exacte begrenzing geven we hierbij niet aan. Voorwaarde is dat ambities en projecten een zekere relatie hebben met de dijk(versterking).



2 BELEIDSKADERS EN RANDVOORWAARDEN



Het provinciale beleid is richtinggevend voor de inzet van provinciale instrumenten voor het APRK . Uitgangspunt is ook het lokale beleid van de gemeenten en het Rijksbeleid. De relevante onderwerpen van de beleidsniveaus zijn onderstaand bondig toegelicht.

2.1 Provincie Noord-Holland

2.1.1 Coalitieakkoord 2019-2023

Belangrijke elementen uit het provinciaal akkoord 'Duurzaam doorpakken' zijn:

- Inzetten op integrale dijkversterking waarbij ook doelen zoals natuur, recreatie en landschap een plaats krijgen.
- Met behoud van ontwikkelkansen en een eerlijk verdienmodel de agrarische sector en alle ketenpartijen stimuleren om stappen te zetten richting een kringlooplandbouw (door te werken met proeftuinen) en verbetering van de natuur-, water- en bodemkwaliteit (o.a. door de inzet van bodemcoaches), klimaat en dierenwelzijn.
- Inzet richten op een betere spreiding van toeristen, zowel in tijd als in ruimte; vooral richten op het stimuleren van cultuurtoerisme. Noord-Holland is een provincie met – ook buiten Amsterdam – een rijke cultuur, historie en aantrekkelijke evenementen.
- Recreatiegebieden moeten toegankelijk en gemakkelijk bereikbaar blijven en er moet ruimte zijn voor recreatieve elementen en ondernemerschap. Tegelijkertijd dient de balans tussen recreatieve activiteiten en rust, stilte en natuurbescherming geborgd te zijn. Recreatie mag niet leiden tot schade aan de wezenlijke kenmerken en waarden van de natuurgebieden.

De provincie Noord-Holland wil de kracht van het landelijk gebied versterken. Daarvoor worden nu drie visies opgesteld: Voedsel, Biodiversiteit en Recreatie & Toerisme. Besluitvorming vindt waarschijnlijk plaats eind 2020. In vogelvlucht de opgave van de drie visies:

- Recreatie en toerisme: tot voor kort was spreiding van de vele toeristen die Noord-Holland jaarlijks aandoen één van de grote opgaven voor de komende jaren en was er sprake van een grote en groeiende druk op (toeristische en culturele) bestemmingen. De coronacrisis heeft grote gevolgen voor de recreatie- en toerismesector. De omvang en structurele aard zijn nog moeilijk te bepalen. De behoefte aan uitbreiding van recreatiemogelijkheden dicht bij huis was al groot, maar lijkt door de coronacrisis nog urgenter geworden.
- Voedsel: ons huidig voedselsysteem heeft ons tot nu toe veel gebracht. Toch leidt de manier van voedsel produceren, distribueren, verwerken en consumeren steeds vaker tot maatschappelijke discussie. Het milieu, de bodem, de omgeving, onze gezondheid en het verdienmodel van de agrarisch ondernemer staan onder druk. Een verandering van ons voedselsysteem is noodzakelijk. Een verandering die zorgt voor een beter evenwicht tussen ecologische, economische, ruimtelijke en sociale belangen. In de Voedselvisie geeft de provincie aan hoe zij deze verandering in samenwerking met anderen stimuleert en ondersteunt.
- Biodiversiteit: Voor het evenwicht in de natuur is variatie van verschillende soorten belangrijk. Biodiversiteit is een belangrijke randvoorwaarde voor ons leven maar loopt wereldwijd achteruit. De belangrijkste redenen voor deze achteruitgang zijn verlies en versnippering van leefgebied door verstedelijking en intensieve landbouw, vervuiling door pesticiden en meststoffen, bedreiging door soorten die niet tot het leefgebied behoren (invasieve exoten) en klimaatverandering. De provincie Noord-Holland spreekt de ambitie uit dat de biodiversiteit moet worden hersteld en dat bij plannen zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de natuur (natuurinclusief ontwikkelen). Onderdeel van deze ambitie is het opstellen van een Masterplan Biodiversiteit.

Naast de bovenstaande visies werkt de provincie aan een gebiedsgerichte aanpak voor stikstof, ontwikkeling van regionale energiestrategieën, doet zij onderzoek naar bodemdaling en werkt aan projecten om agrariërs ervaring te laten opdoen met het remmen en stoppen van bodemdaling. Zodra dit is uitgewerkt, moet dit worden meegenomen bij de bepaling van de ambities en uitwerking van projecten van onderhavige ambitieprogramma.

2.1.2 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

De visie 'Balans tussen economische groei en leefbaarheid' benoemt acht urgente ontwikkelingen in de leefomgeving: klimaatverandering, economische transitie, bodem-, water- en luchtkwaliteit, biodiversiteit, energietransitie, mobiliteit, verstedelijking en landschap. De omgevingsvisie geeft aan hoe met deze ontwikkelingen wordt omgegaan. In de visie wordt Noord-Holland boven Noordzeekanaal en IJ gezien als

dynamisch schiereiland. De Kustzone Hoorn – Amsterdam maakt daar onderdeel van uit. De essentie is waterveiligheid en waterkwaliteit borgen en een robuust ecosysteem ontwikkelen. Dit vormt de basis voor een zorgvuldige afwisseling van recreatieve en op natuurontwikkeling gerichte activiteiten en van drukte en rust.

Uitgangspunt is dat bij nieuwe ontwikkelingen in de kustzone wordt aangesloten bij de verscheidenheid van cultuurhistorische kwaliteiten en ruimtelijke karakteristieken van het landschap en aanliggende grote wateren. Voor de kust biedt een zonering voor rust en reuring met betrekking tot recreatieve bebouwing en activiteiten uitkomst, op basis van de kwaliteiten en karakteristieken van het landschap. Zonering geeft ruimte aan openheid/ geen ontwikkeling, seizoensgebonden ontwikkeling en jaar-rondontwikkeling. Verblijfsrecreatieve voorzieningen kunnen daar waar mogelijk bijdragen aan versterking van de economie en de leefbaarheid van kleine kernen. Niet alleen vanwege de dag- en verblijfsrecreanten en het geld dat zij besteden, maar ook door het economisch draagvlak voor commerciële voorzieningen.

Ander uitgangspunt is het behouden en aanvullen van de ecologische verbindingen, met het oog op het robuuster maken van het ecologisch systeem in de kustgebieden, inclusief de grote wateren. Het is wenselijk om hierbij verder te kijken dan de grenzen van natuurregimes die nu gelden. Ook de (natte) kustlandschappen aan de randen kunnen bijdragen aan het realiseren van deze opgave. Ecologische verbindingen in de kustgebieden van de grote wateren (land- en waterzijde) worden behouden en aangevuld.

Door PS is 22 oktober 2020 de omgevingsverordening vastgesteld. Onderdeel van de verordening is het Bijzonder Provinciaal Landschap. Het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) is het regime voor bescherming en waar mogelijk versterking en ontwikkeling van gebieden in Noord-Holland die landschappelijk, aardkundig, ecologisch of cultuurhistorisch van bijzondere waarde zijn. Het BPL is beschreven in kernkwaliteiten per deelgebied. De voormalige beschermingsregimes Bufferzones, Aardkundig Monument en Weidevogel-leefgebied zijn geborgd in de kernkwaliteiten.

2.1.3 Watervisie Noord-Holland

Door mogelijkheden voor natuur en recreatie te benutten, wordt de status als watersportprovincie versterkt:

- Watervisie – Markermeerkusten: de kusten langs het Markermeer krijgen een ruimtelijke impuls via de geplande dijkversterkingen;
- Watervisie - Lange termijn doelen (2040/ 2050): Versterkte primaire keringen worden goed ruimtelijk ingepast in de omgeving en waar wenselijk en mogelijk gecombineerd met extra ruimtelijke kwaliteit, mede door gebruik te maken van innovatieve oplossingen (zandig versterken, aanleg van voor- en achteroevers, realisatie van multifunctionele of klimaatdijken, benutting van meegroeiconcepten).

Proefproject Koopmanspolder

Mede naar aanleiding van de Watervisie is in de Koopmanspolder een proefproject uitgevoerd dat gaat over de relatie tussen waterpeilbeheer enerzijds en visstand, vegetatieontwikkeling en vogels anderzijds. Hoewel er onderzoek voor de langere termijn noodzakelijk is, kunnen de eerste ervaringen prima worden gebruikt voor oeverlanden en binnendijkse gebieden grenzend aan de Markermeerdijken.

De eerste ervaringen zijn dat op een relatief klein gebied (16 ha) een sterke verbetering mogelijk is van de visstand, evenals van de plantengroei en het voedselaanbod voor foeragerende vogels. Dit is mogelijk door een natuurlijk waterpeilverloop te realiseren: het waterpeil hoog opzetten tot ruim boven maaiveld in februari en dit langzaamaan uit laten zakken in voorjaar en zomer tot ruim onder het maaiveld. Door het plaatsen van een vispassage tussen de Polder en het Markermeer treedt bovendien een sterke migratie van vissen op, zo is uit monitoring gebleken. Omdat het Markermeer nog lange tijd een onnatuurlijk peilregiem zal kennen, is het realiseren van vispaaiplaatsen in de vooroeverzones van beperkte betekenis. Nieuwe gebieden als de Koopmanspolder maar dan langs het Markermeer zijn dus belangrijke achteroevers voor het Markermeer. Er zijn veel meer van dit soort gebieden nodig om de visstand (en daarmee vogelstand) in en langs het Markermeer te verbeteren.

Onderdeel van het achtoeverconcept is ook om te bezien of in waterrijke zones langs de binnenrand van de dijk duurzame aquacultures kunnen worden gerealiseerd. Bij de proeftuin Achteroever

Wieringermeer worden experimenten gedaan met aquacultures, drijvende teelten in combinatie met visteelt met onder meer als doel een economisch rendabele en ecologisch duurzame benutting van het schaarse zoete water. In de verziltende delen van de Wieringermeer kunnen dit goede alternatieven zijn voor de gangbare landbouw. Aquacultures zijn ook denkbaar langs de binnendijkrand langs de Markermeerdijken gebruik makend van het Markermeer als bron.

2.1.4 Visie Waterrecreatie Noord-Holland 2030

De ambitie van de provincie voor 2030 is een vitale waterrecreatieprovincie, waarbij kansen zijn benut en gebruikers, ondernemers en overheden met elkaar zijn gekomen tot slimme, aantrekkelijke en duurzame mogelijkheden voor waterrecreatie. Uiteraard afgestemd op de kwaliteiten, kenmerken en draagkracht van de omgeving.

Streefbeeld voor de kustzone

In de zomer bevolken diverse waterrecreanten het grote water. Dit is ook vanaf de kust te beleven. De kusten zijn luw, bij stadjes is reuring passend bij het karakter van de plaatsen. Door het toenemend toerisme is vooral aan de zuidkant van het IJsselmeergebied veel te beleven. Deze kust is een aantrekkelijke en economisch vitale bestemming voor veel gebruikers. Het IJmeer en Markermeer vormen samen met Gooi- en Eemmeer een aantrekkelijk samenhangend waterrecreatiegebied voor de verschillende doelgroepen zoals de riviercruisevaart, grote boten (staande mastroute), de chartervaart en de kleine pleziervaart. Er zijn rondjes te varen, arrangementen en veerverbindingen naar de overkant. Durfspots zijn ontwikkeld bij Hoorn (Schellinkhout) en IJburg. Door promotie en marketing van de sector wordt deze samenhang beter voor het voetlicht gebracht. De kusten zijn luw, de kustveiligheid is op orde, bij plaatsen is ontwikkeling mogelijk gemaakt. Behoud van de kleinschaligheid van het gebied is een aandachtspunt, randvoorwaarde en ook de charme. De kustplaatsen van het Markermeer hebben elk een eigen identiteit. De kernen zijn met het gezicht op het water gericht, zoals het stadsstrand bij Hoorn. Om de stadjes ligt mooie stille natuur, waar mensen op de dijk fietsend en wandelend van het uitzicht genieten en op sommige plekken kunnen zwemmen of vissen. Na afronding van de dijkversterking zijn er bij de oeverdijk volop waterrecreatie-mogelijkheden voor vissen, kleine recreatievaart en zwemmen. Door realisatie van de Marker Wadden en de luwtemaatregelen Hoornse Hop zijn er meer aantrekkelijke vaardoelen gekomen met aanlegmogelijkheden en ankerplekken voor waterrecreanten in het Blauwe Hart. Het gebied met groot open water is hierdoor ook aantrekkelijk geworden voor kleinere motorboten. Voor deze motorboten is er de wens om een nieuwe verbinding te realiseren tussen het Markermeer en het bestaande sloepennetwerk in het binnenwater. De overzet van de sloepen over de dijk gaat een attractie op zich worden. De jachthavens in het gebied zijn vitaal en duurzaam ingericht. Ze vormen een aantrekkelijke verblijfsplaats en zijn een goede uitvalsbasis voor tochtjes. Er zijn rondjes met verbindingen van binnen- en buitenwater mogelijk. De basisvoorzieningen zijn op orde ten aanzien van bereikbaarheid, ontsluiting, voorzieningen, vaardoelen en passantenplaatsen onderweg. Er zijn meerdere Toeristische Overstappunten (TOP's) aan de kust gerealiseerd. Durfsporten hebben een eigen legale plek die bekend is en waarvan het gebruik past in de omgeving. Deze locaties in Natura 2000 gebied zijn duidelijk aangegeven aan de kant en gemarkeerd in het water. Duidelijk is ook waar kitesurfen niet kan en waarom.

2.1.5 Agenda Groen (2013)

Relevant voor het voorliggende APRK zijn onder meer:

- Wij vinden een groen, aantrekkelijk en toegankelijk Noord-Holland van groot belang voor onze bewoners en voor het economisch vestigingsklimaat in onze provincie. Wij werken daarom aan een provinciale groenstructuur die het behoud hiervan garandeert, met de biodiversiteit die daarbij hoort.
- Wij verbinden onze ambities voor een groen, aantrekkelijk en toegankelijk Noord-Holland aan onze ambities voor ruimtelijke ontwikkeling, water, milieukwaliteit, landbouw, cultuurhistorie en toerisme.
- Wij willen bewoners, private partijen, maatschappelijke organisaties en andere overheden verleiden om samen met ons tot nieuwe allianties, nieuwe financiële constructies en gebiedsgerichte oplossingen te komen.

Agrarisch natuurbeheer en weidevogels

Agrariërs geven soms de natuur ruimte op hun landbouwgrond. Daarvoor worden zesjarige beheerafspraken





gemaakt via een agrarische natuurvereniging. Vaak gaat het in Noord-Holland om weidevogelbeheer. Noord-Holland is nationaal en internationaal een belangrijk broedgebied voor weidevogels, zoals de grutto en de tureluur. 15% van de Europese populatie grutto's broedt zelfs hier. De provincie is internationaal verplicht een bijdrage te leveren aan de instandhouding van de leefomgeving van weidevogels. Dat doet de provincie bijvoorbeeld door weidevogelleefgebieden aan te wijzen en de inrichting van gebieden te subsidiëren. Ook ondersteunt de provincie het vrijwillige weidevogelbeheer.

IBP Vitaal Platteland Laag-Holland

Een groot deel van de kustzone maakt onderdeel uit van het IBP Vitaal Platteland Laag-Holland. Voor dit gebied als totaal gelden verschillende opgaves: natuurdoelstellingen, voorzien in energiebehoeften, bodemdaling, klimaatadaptatie, duurzame landbouw, groeiende behoefte aan recreatie, bereikbaar landschap en gezonde leefomgeving. Dat vergt een nieuwe kijk op de wateropgave, met voldoende water van goede kwaliteit voor alle functies, zonering in het gebied van alle functies, transitie van de landbouw naar onder andere natuur-inclusief en kringloop, en vernatting om bodemdaling tegen te gaan en de biodiversiteit te vergroten. Een integrale aanpak van de opgaves moet leiden tot een vitaal platteland. De provincie werkt daarin samen met diverse gebiedspartners. Gebiedsgericht gaan zij aan de slag met klimaatdoelstellingen, vitale kringloopland-bouw en biodiversiteitsherstel. Voor de kustzone zijn Waterland-Oost en Landelijk Noord twee relevante deelgebieden waar in eerste instantie op wordt ingezet.

Doelen Waterland-Oost:

1 Het vergroten van de biodiversiteit door het realiseren van topnatuur, de realisatie van één aaneengesloten weidevogelparadijs met op termijn ook terugkeer van de kritische weidevogels als de kemphaan en watersnip door grondaankopen en vernatting binnen natuurkernen, en daarmee tevens het tegengaan van verdere bodemdaling en CO_2-uitstoot in de veenweiden.
2 Het vergroten van peileenheden en verbeteren van de waterhuishouding en de waterkwaliteit in de natuurkernen door het vasthouden van gebiedseigen water, door het zoveel mogelijk opheffen van onderbemalingen via inrichtingsmaatregelen als stuwen, dammen, ecomolens, greppels, soms oeverbeschoeiing (tegen verdere afkalving), maar ook door ander beheer.
3 Het inrichten van de buitendijkse polders voor stapelvoedsel en optimale vismigratie voor soorten van IJsselmeergebied en het realiseren van ondiepe vooroeverzones in aansluiting op Deltaplan/ IJsselmeer-agenda en dit ambitieplan.
4 Het vergroten van de samenwerking met agrariërs/natuurinclusieve landbouw rondom de natuurkernen met aanvullende inrichtingsmaatregelen voor maatwerk in agrarisch beheer.
5 Het vereenvoudigen en optimaliseren van waterbeheer door geautomatiseerde systemen.
6 Het vergroten van de recreatieve beleving van de bijzondere natuurwaarden zo dicht bij de stad door het realiseren van natuurroutes en uitzichtspunten zonder de natuurwaarden te verstoren.
7 Het realiseren van natuurinrichtingsplannen en daarbinnen het herstel en weer zichtbaar maken van historisch landschap met kavelpatronen, terpen en huiskavels.
8 Het vergroten van het verdienvermogen van het gebied door het binden van sponsors (bedrijven die CO_2 willen compenseren), en vermogende particulieren (die gronden aankopen, die Staatsbosbeheer inricht en duurzaam in beheer neemt).

Doelen Landelijk Noord:

1 Beperken en tegengaan van bodemdaling in het gebeid van Landelijk Noord door een palet aan maatregelen.
2 Behoud van een rendabele veehouderij binnen Landelijk Noord.
3 Versterken van de weidevogelpopulatie en ander veenweidenatuur.
4 Behoud van het karakteristieke veenweidelandschap van Landelijk Noord.

2.1.6 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

De waterstaatkundige geschiedenis van Noord-Holland wordt in belangrijke mate bepaald door de herkenbaarheid van het stelsel van oude zeedijken. Voor het behoud van de identiteit en leesbaarheid van het landschap, streeft de provincie naar de herkenbare waterstaatkundige geschiedenis. De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie is een belangrijk instrument voor waardenstelling en ontwikkelprincipes. Specifiek relevant voor het APRK zijn de hierin opgenomen waardestelling en ontwikkelprincipes voor de provinciale structuurdragers Westfriese Omringdijk en de Noorder IJ- en Zeedijken. Vervolgens ook voor stolpstructuren, militaire verdedigingswerken, historische windmolens en historische kerktorens die fungeren als bakens in het landschap.

De Stelling van Amsterdam (militair verdedigingswerk) heeft een speciale beschermingsstatus als UNESCO-werelderfgoed. Om de kernkwaliteiten van deze provinciale structuurdrager te beschermen, behouden en te kunnen versterken zijn verschillende zoneringen benoemd, te onderscheiden in 1) Stellingzone, 2) Kernzone en 3) Monumentenzone.

2.1.7 Kadernota Cultuurbeleid 2017-2020

Noord-Holland kent een grote variatie aan landschappen met daarin veel monumenten. Dit cultuurlandschap vertegenwoordigt een belangrijke economische, maatschappelijke en culturele waarde. Grote ruimtelijke ontwikkelingen als stedelijke groei en krimp, mobiliteit, klimaatadaptatie, energieafspraken en veranderende productie- en consumptiepatronen leiden tot een transformatie van het cultuurlandschap. Hierin zijn grote regionale verschillen zichtbaar in de opgaven voor de Metropoolregio Amsterdam (bijvoorbeeld de woning-opgave en het dijkversterkingsprogramma) en die voor Noord-Holland Noord (bijvoorbeeld de agrarische schaalvergroting en het dijkversterkingsprogramma). De transformatie van het cultuurlandschap dient zorgvuldig te worden uitgevoerd. De provincie ziet het als haar opgave om sturing te geven aan ruimtelijke ontwikkelingen zodat ze op een kwalitatieve wijze bijdragen aan het versterken en benutten van het cultuur-landschap en de bijbehorende cultuurhistorische structuurdragers, zoals benoemd in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (Leidraad). De provincie doet dit door te beschermen wat moet en te inspireren waar kan en zet zich in op de volgende activiteiten:

Vanuit cultuurhistorische waarden sturing geven aan ruimtelijke ontwikkelingen

In de nota is vastgelegd welke landschappelijke en cultuurhistorische waarden van provinciaal belang zijn. Die zijn beschreven in de Leidraad als onderdeel van de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Om beter sturing te kunnen geven aan ruimtelijke ontwikkelingen is de Leidraad omgevormd van een waardestellend kader naar een meer gebieds- en ontwikkelingsgericht kader met ontwikkelprincipes. Deze ontwikkelprincipes beschrijven per gebied op een inspirerende, ontwikkelingsgerichte wijze de (gewenste) ruimtelijke kwaliteit van het gebied en die van de daarbinnen gelegen cultuurhistorische structuurdragers. Hiermee worden de structuurdragers in de context van het omliggende landschap geplaatst en kan de provincie meer richting geven aan mogelijke ontwikkelingen in het gebied.

Investeren in provinciale cultuurhistorische structuurdragers (waaronder de monumentale dijken)

De provincie wil ontwikkelingsgericht investeren in de cultuurhistorische structuurdragers uit de Leidraad; gericht op behoud, maatschappelijk en economisch rendement. Het koppelen van de cultuurhistorische structuurdragers aan (provinciale) gebiedsopgaven biedt kansen, bijvoorbeeld in het vergroten van de toegankelijkheid van een monument door middel van de aanleg van een fiets- of wandelpad langs monumentale dijken. Hiermee koppelt de provincie de (economische) kansen voor erfgoed aan een gebiedsopgave, zoals de versterking van de Markermeerdijken, één van de structuurdragers uit de Leidraad.

De provincie zet haar middelen gericht in op structuurdragers waar de grootste (beheers)opgaven spelen, namelijk industrieel, agrarisch en religieus erfgoed. Ook wil de provincie deze middelen meer proactief koppelen aan gebiedsopgaven, door bijvoorbeeld te prioriteren op restauratie- en onderhoudsopgaven van monumenten die vallen binnen het APRK.

In stand houden en benutten publiekstoegankelijk archeologisch depot

Archeologie is als ondergrond een belangrijk onderdeel van het waardevolle cultuurlandschap. De provincie heeft een wettelijke taak voor de instandhouding van een provinciaal archeologisch depot. Archeologische vondsten die worden gedaan in de provincie worden in beginsel eigendom van de provincie en na de werkzaamheden in het depot opgenomen (met uitzondering van vondsten van enkele grotere steden). De provincie verbreedt haar wettelijke taak door de vondsten voor een breed publiek te ontsluiten. Hiervoor is in 2015 archeologiecentrum Huis van Hilde geopend, waarbij samenwerking met lokale initiatieven ook mogelijk is. Met een reeks publieksvriendelijke publicaties ontsluit Huis van Hilde archeologische kennis. Daarin is ook plaats voor publieksboeken die een gebied of thema belichten bijvoorbeeld naar aanleiding van (grote) ruimtelijke projecten.

2.1.8 Strategisch beleidskader Economie en Uitvoeringsagenda (2016)

De provincie Noord-Holland behoort tot de sterkste en vitaalste economische regio's van Nederland. De provincie Noord-Holland heeft bovendien een prima uitgangspositie om een krachtige economische regio te blijven, maar niets is gegarandeerd. Zo heeft de recessie ook in Noord-Holland zijn sporen achtergelaten.

Veranderingen als de verschuiving van het mondiaal economisch zwaartepunt naar Azië, de transitie naar een duurzame, circulaire economie, de toenemende dominantie van de stad als economisch ecosysteem kunnen de goede uitgangspositie eroderen. Noord-Holland ziet het als een belangrijke uitdaging om de effecten van die veranderingen op de Noord-Hollandse economie te duiden en daar de juiste antwoorden op te hebben.

De drie richtinggevende principes zijn:

Ontwikkeling van een duurzame economie

Hier ligt een relatie met klimaatverandering, milieuverontreiniging, verlies van biodiversiteit en grondstoffenschaarste. Wij zetten in op duurzame groei en de transitie naar een duurzame economie, landbouw en energievoorziening. Innovaties zijn daarbij belangrijk. Een duurzame ontwikkeling gaat dan om de juiste balans tussen de dimensies 'people' (het menselijk kapitaal), 'planet' (het natuurlijk kapitaal) en 'profit' (het economisch kapitaal).

Vernieuwend

Het versterken van het innoverend vermogen van de economie. Vernieuwing of innovatie is nodig als antwoord op de voortdurende veranderingen in de maatschappij en de economie, zoals verschuivingen in de economische machtsverhoudingen in de wereld, de opkomst van nieuwe markten, nieuwe bedrijfsmodellen, toenemende schaarste van grondstoffen, en de sterke opkomst van de digitale economie. Het bedrijfsleven kan door te innoveren, zich aanpassen aan de nieuwe situatie. Met stilstaan verliest het bedrijfsleven uiteindelijk zijn concurrerend vermogen.

Ondernemend

Dit betreft ook professionaliteit. Ondernemerschap is een belangrijke randvoorwaarde voor economisch succes. De provincie ziet het als opgave om de juiste randvoorwaarden te scheppen voor ondernemerschap. Dat betekent in eerste instantie zorgdragen voor een uitstekend vestigingsklimaat. Met andere woorden: voldoende ruimte, de juiste kwaliteiten, goede bereikbaarheid, een uitstekende onderwijs- en arbeidsmarkt, een sterk innovatieklimaat en uitstekende digitale bereikbaarheid. Bij ondernemerschap denken we ook aan dynamiek. Zoals jonge startups die kunnen uitgroeien tot toekomstige leidende bedrijven. Of incubators waar nieuwe ideeën kunnen uitgroeien tot nieuwe bedrijvigheid. Of crossovers die ontstaan uit de samenwerking tussen sectoren.
Verduurzaming en behouden van de concurrentiepositie door vernieuwing vormen de hoofdopgaven voor de agribusiness. De provincie zet in op natuurinclusieve landbouw. De melkveehouderijsector oriënteert zich door de afschaffing van de melkquota op de vrije markt. Tegelijkertijd wordt de ontwikkeling van de sector uitgedaagd door bijvoorbeeld de regelgeving voor nutriënten. Dit vraagt bij ondernemers aanpassing van hun bedrijfsstrategie, waarbij schaalvergroting en verduurzaming belangrijke uitdagingen zijn. De heroriëntatie van de bedrijfsstrategie biedt kansen voor maatschappelijke opgaven gericht op een duurzame en klimaatneutrale ontwikkeling (nieuwe stalsystemen, opschaling), behoud weidegang, dierenwelzijn en volksgezondheid, biodiversiteit en milieu.

2.2 Het Rijk

2.2.1 Deltaprogramma en Deltawet

Voor het Deltaprogramma IJsselmeer (waaronder Markermeer en IJmeer) zijn onder meer de volgende projecten en maatregelen van belang:

Het Peilbesluit

Hierin wordt een flexibilisering ten opzichte van het huidige strakke peilbeheer nagestreefd om beter te kunnen voldoen aan behoeften van watervoorziening, waterveiligheid, recreatie, natuur etc. Het Peilbesluit is inmiddels vastgesteld. Bij de dijkversterking is rekening gehouden met wijzigingen in het peilbeheer. Bij het realiseren van natuur- en recreatieprojecten binnen het APRK moet hier op worden ingespeeld.

Het project Robuuste natuurlijke oevers

Het Rijk wil investeren in robuuste, klimaatbestendige, natuurlijke oevers waarmee natuurwaarden die bij toekomstige peilveranderingen verloren gaan, vooraf worden gecompenseerd en oevers op zo'n wijze worden aangelegd dat ze niet kwetsbaar zijn voor nieuwe peilwijzigingen. Verkend zal worden in hoeverre hier met het APRK op ingespeeld kan worden.



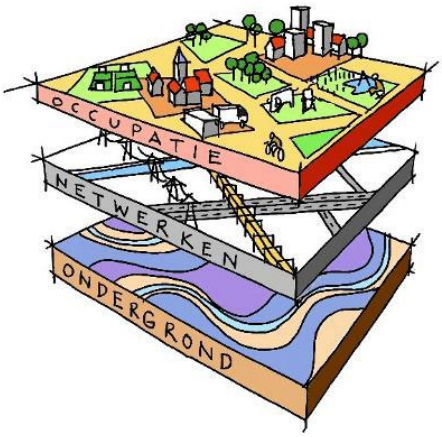


Gebiedsagenda IJsselmeergebied

Deze agenda is geïnitieerd door I&M vanuit het Delta Programma IJsselmeer, om gebiedsprocessen in werking te zetten. Dit helpt bij het realiseren van samenwerkingen voor projecten maar levert ook draagvlak aan het APRK vanuit het Rijk. Een goed bruikbaar principe dat aan de orde is gekomen in de gebiedsagenda is de zogenaamde drie-lagenbenadering, om onder meer Markermeer en IJmeer verder te ontwikkelen.

1 Systeem-/onderlaag: perspectief op een gezond watersysteem (bodemkwaliteit, waterkwaliteit en ecologische vitaliteit). Dit is in feite hetzelfde als wordt nagestreefd bij het Toekomst Bestendig Eco Systeem Markermeer-IJmeer (TBES).
2 Netwerk-laag: perspectief op energietransitie: energetische backbone van Noord-NL. Ook netwerkhavens, vaarroutes etc.
3 Occupatie-laag: ontwikkeling van een internationaal toeristisch vaar- en verblijfsklimaat

Vanuit de gebiedsagenda maar ook vanuit RRAAM en TBES wordt onderkend dat laag 3 grote prioriteit op de korte termijn heeft. Immers een al te kwetsbaar ecosysteem levert tal van kwalitatieve en juridische beperkingen op voor ontwikkeling van de netwerklaag en de occupatielaag. Dat neemt niet weg dat er tegelijkertijd voortvarend moet worden gewerkt aan de lagen 1 en 2. Er is afgesproken dat er wordt samengewerkt om tot goede keuze van maatregelen te komen voor zowel APRK als Gebiedsagenda. Voordeel van samenwerken is ook dat het voor de provincie gemakkelijker is dan voor het Rijk en RWS om met maatregelen aan de slag te gaan op de kustlijn en aangrenzende binnendijkse gronden, wetende dat deze een belangrijk onderdeel moeten worden van het robuuste ecosysteem.



Evaluatie Deltawet waterveiligheid en watervoorziening

Van de Minister van I&M aan de 1e Kamer van 1 juli 2016. Relevante citaten uit de evaluatie (onderdeel 'Kansen voor samenhang benutten') zijn onderstaand opgenomen:

- De Evaluatiecommissie constateert dat de onderlinge samenhang tussen de wateropgaven, alsook de integratie van de wateropgaven met andere ruimtelijke opgaven, veel aandacht heeft gekregen in het deltaprogramma. Tegelijk zijn de resultaten op dit punt volgens de commissie achtergebleven bij de hoge ambities van het wetsvoorstel. Er liggen dus nog kansen voor de toekomst. Het kabinet is voorstander van een integrale aanpak in het ruimtelijk domein.
- Ook de door het deltaprogramma ontwikkelde aanpak van "meekoppelen" dient daarom met kracht te worden voortgezet, door alle partijen in alle fasen van programma's en projecten. Randvoorwaarde vanuit het kabinet voor het "meekoppelen" van belangen blijft daarbij dat met de beschikbare rijksmiddelen in het deltafonds de voorgenomen doelen ten aanzien van waterveiligheid, zoetwatervoorzieningen en water-kwaliteit worden gehaald. Indien het realiseren van andere maatschappelijke doelen of ruimtelijke opgaven leidt tot aanvullende kosten, bovenop de beschikbare middelen voor mitigatie en compensatie van natuur, dienen deze uit andere budgetten te worden gefinancierd.
- De commissie ziet daarnaast dat slimme ruimtelijke keuzes op lange termijn ook aanscherping van de waterveiligheidsnorm en daaruit voortvloeiende extra dijkversterking voorkomen. Deze manier van integraal werken sluit volledig aan bij de filosofie van de Omgevingswet en moet in de ogen van het kabinet en de partners van het deltaprogramma veel aandacht krijgen bij het opstellen van Omgevingsvisie op alle schaalniveaus.

2.2.2 Kaderrichtlijn Water

Het Markermeer-IJmeer is voor de Kaderrichtlijn Water (KRW) een formeel begrensd waterlichaam van het type M21: grote diepe gebufferde meren. De status is 'sterk veranderd' omdat hydro-morfologische herstelingrepen niet uitgevoerd kunnen worden zonder negatieve effecten voor een aantal gebruiksfuncties, waaronder scheepvaart, peilbeheer, drinkwatervoorziening en waterhuishouding. Een KRW-waterlichaam kent doelen voor de ecologische toestand en de chemische toestand:

- Ecologische doelen: gegeven het watertype en de status van sterk veranderd waterlichaam, zijn ecologische doelen vastgesteld voor het Markermeer-IJmeer.
- Chemische doelen: door de Europese Commissie is een lijst van prioritaire stoffen benoemd waarvoor generieke, EU-brede milieukwaliteitsnormen gelden. Deze vormen de chemische toestand. Feitelijk is alleen som 2PAK een prioritaire stof die nog een probleem vormt in het Markermeer, maar omdat dit voornamelijk uit voorbelasting en atmosferische depositie komt, zijn hier geen specifieke maatregelen voor

te nemen. Een aantal andere chemische stoffen (die onder de ecologische toestand vallen) vormen nu nog een probleem, maar naar verwachting worden deze door het beleid rond gewasbeschermingsmiddelen opgelost. Ook hiervoor zijn geen specifieke maatregelen nodig.

Voor het realiseren van de KRW-doelen zijn vooral herstelmaatregelen nodig op het vlak van de ecologische toestand. De huidige kwaliteit voor waterflora en vissen is een belangrijk knelpunt. Waterflora en vissen zijn gebaat bij versterking van de volgende systeemcondities:

- Ondiepe zones met helder water (vooral voor waterplanten);
- Geleidelijke land-waterovergangen (oevervegetatie);
- Ecologische verbindingen (vismigratie met aanliggende watersystemen).

2.2.3 Natura 2000

Het basale doel van Natura 2000 is om een goede staat en instandhouding van habitats en soorten te realiseren. Om activiteiten die dit doel frustreren mogelijk te maken, moet er eerst worden geïnvesteerd in actief natuurherstel. Daarvoor zijn in heel Europa beschermde natuurgebieden aangewezen. Voor de Markermeerkust zijn de volgende door het Ministerie van Economische Zaken aangewezen Natura 2000-gebieden relevant: Zeevang (provincie heeft beheerplan opgesteld) en Markermeer en IJmeer (Rijk heeft beheerplan opgesteld). Het laatste plan geeft de verstoringsgevoelige gebieden aan voor vogels vanwege belangrijke rust-, rui- en foerageergebieden van beschermde soorten. Hierin zijn onder meer locaties aangegeven waar kitesurfen is toegestaan (Warder, Edam en Hemmeland) en de gedragscode voor de waterrecreatie (relevant voor de zuidelijke Gouwzee).

Specifiek voor het Markermeer ontstaan knelpunten door het niet op orde zijn van de ecologische vereisten van habitattypen en soorten. De knelpunten voor de soorten in het Markermeer en IJmeer hebben te maken met voedselbeschikbaarheid, aanwezigheid van broedgebieden en rust. De opgave is om deze knelpunten op te lossen om de instandhoudingsdoelstellingen te bereiken en te behouden.

Verbetering van de voedselbeschikbaarheid voor watervogels

De slechte spieringstand en afname van driehoeksmosselen hebben gezorgd voor een afname van visetende en driehoeksmossel-etende watervogels. Daarnaast zijn het gebrek aan natuurlijke oeverzones, het onnatuurlijke waterpeilverloop en het gebrek aan vispasseerbare verbindingen tussen Markermeer en achterland een belangrijke oorzaak van de slechte toestand van vispopulaties in het Markermeer. De opgave is daarom om de voedselbeschikbaarheid te verbeteren. Verbetering van deze voedselvoorziening wordt nagestreefd door middel van KRW-maatregelen en in het N2000-beheerplan.

Kaal houden rust- en broedgebieden

Voor het blijvend realiseren van de doelstelling voor kale grondbroeders zoals de visdief is het nodig om meer geschikte broedgebieden te creëren en deze ook actief geschikt te houden. Op dit moment is alleen de zandplaat bij de Hoeckelingsdam geschikt. Dit is tevens een geschikte slaapplaats voor de zwarte stern. De grotere kolonies visdieven in het IJsselmeergebied hebben de laatste jaren steeds zeer slechte broedresultaten behaald, wat wordt toegeschreven aan de slechte beschikbaarheid van spieringen van de juiste grootte in voorjaar en zomer.

Om deze reden lijkt het verstandig om voorlopig alleen naar het weer kaal maken van geschikt broedgebied te streven wanneer er concrete aanwijzingen zijn dat het spieringbestand weer hersteld is. Dit betekent concreet dat voor Markermeer en IJmeer voorlopig alleen ingezet wordt op het kaal houden van bestaande broedgebieden (Hoeckelingsdam) en pas wordt overgegaan tot het kaal maken en in stand houden van nieuw, potentieel broedgebied nabij het naviduct wanneer er sprake is van aantoonbaar herstel van de spieringstand.

Behoud van rust en ruimte

In de gebieden Warder en Hemmeland liggen belangrijke rui-, rust- en foerageergebieden voor de brilduiker, kuifeend, meerkoet en nonnetje. In deze gebieden is er momenteel onvoldoende rust waardoor de gebieden van onvoldoende kwaliteit zijn. De gebieden Gouwzee, kustzone van Muiden en Pampushaven Noord zijn eveneens van belang als rustgebieden voor vogels (onder meer krooneend, tafeleend, kuifeend en meerkoet). Momenteel is in deze gebieden nog voldoende rust aanwezig, maar als gevolg van verwachte autonome ontwikkelingen kan deze rust niet voor de gehele eerste beheerplanperiode worden geborgd. Waar het Natura 2000-waarden betreft is dit echter wel een verplichting.

2.2.4 Programmatische Aanpak Grote Wateren (Min. I&W en Min. LNV)

Nederland investeert al jaren in ecologie en natuur van de grote wateren met maatregelen voor de Kaderichtlijn Water (KRW) en Natura 2000. Deze maatregelen zijn nuttig en nodig. Echter door een toenemend maatschappelijk gebruik neemt de druk op de grote wateren toe. Zonder een aanvullende inspanning dreigen natuur en ecologische kwaliteit – ondanks de voorgenomen verbetermaatregelen - alsnog te verslechteren.

Grote wateren ecologisch gezond en toekomstbestendig

In 2017 verkende Rijkswaterstaat wat nodig is om de grote wateren ecologisch gezond en toekomstbestendig te maken. De ministers van Infrastructuur en Waterstaat en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit willen die maatregelen treffen die nodig zijn voor toekomstbestendige grote wateren waar hoogwaardige natuur goed samengaat met krachtige economie. Met 33 projecten willen ze ontbrekende leefgebieden aanleggen, het estuariën karakter van de Delta versterken, natuurlijke dynamiek terugbrengen en zorgen voor meer geleidelijke overgangen tussen land en water en zoet en zout en/of betere verbindingen tussen zee, estuaria en rivieren. Dit is in lijn met de streefbeelden uit de Natuurambitie Grote Wateren en de Rijksnatuurvisie.

Tegelijkertijd is het van belang Nederland veilig en welvarend te houden. De projecten draaien de waterstaatkundige ingrepen van vroeger niet terug, maar verkleinen wel de ‘voetafdruk’ van waterbeheer en waterveiligheid. Als natuur en ecologische waterkwaliteit op orde zijn, zijn opgaven uit de gebiedsagenda als verstedelijking, recreatie, transport en bedrijvigheid beter in te passen. Met de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) verbetert ook de kwaliteit van de leefomgeving en dat is weer goed voor het vestigingsklimaat in de regio. Alle maatregelen worden klimaatrobuust ontworpen: ze houden rekening met zeespiegeltijging, opwarmend water, droogte en extreme rivierafvoeren.

Een programmatische aanpak die regie geeft

Alle projecten tegelijk uitvoeren is onhaalbaar, onbetaalbaar en vanuit ecologisch oogpunt niet zinvol. De PAGW heeft als doel de voorbereiding, besluitvorming, realisatie en monitoring van de projecten in hun onderlinge samenhang te regisseren. Zo krijgt de vereiste ecologische impuls effectief gestalte. Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) realiseren de projecten in opdracht van de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Samen met regionale overheden, marktpartijen en natuurorganisaties onderzoeken we in de lopende gebiedsprocessen de mogelijkheden voor samenwerking en cofinanciering. Voor de Noordhollandse Markermeerkust wordt een (voor)verkenning gestart. Vanuit PAGW is een budget van 20 miljoen euro gereserveerd voor PAGW-projecten in de kustzone.

2.2.5 Rijksstructuurvisie Regio Amsterdam-Almere-Markermeer

De Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) schetst de ambitie van het Rijk voor dit deel van de Noordelijke Randstad. Het gebied moet een internationaal concurrerende Europese topregio worden. Ook maatschappelijke organisaties, bewoners en bedrijven worden bij de ontwikkeling betrokken. De plannen voor het gebied staan beschreven in de:

- Structuurvisie Amsterdam-Almere-Markeermeer (RRAAM),
- Bestuursovereenkomst RRAAM en Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0.

Het doel is onder meer 60.000 nieuwe woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen. Naast extra woningen en arbeidsplaatsen heeft het programma de volgende doelen:

- Betere bereikbaarheid regio Amsterdam-Almere;
- Ontwikkeling van het Markermeer en het IJmeer tot een groot natuur- en recreatiegebied.

Toekomst Bestendig Eco Systeem Markermeer-IJmeer (TBES)

Onderdeel van de Structuurvisie RRAAM is een visie over de natuurkwaliteit van het Markermeer-IJmeer. De natuurkwaliteit in het Markermeer-IJmeer is namelijk onvoldoende om de N2000-doelen te halen. Overheid, regionale en maatschappelijke partijen werken samen en willen van het Markermeer-IJmeer een Toekomst Bestendig Eco Systeem (TBES) maken. Om het huidige, kwetsbare systeem om te vormen naar een toekomstbestendig systeem, moeten er vier ecologische condities worden versterkt:

- Een heldere waterplantrijke zone langs de Noord-Hollandse kust.
- Gradiënten van helder water naar slibrijk troebel water.
- Een vergroting van land-waterzones, bijvoorbeeld de aanleg van geleidelijke water-landovergangen.
- Het verbinden met andere gebieden, inclusief IJsselmeer en andere delen van de Nederlandse delta.





Ten behoeve van TBES is een aantal projecten benoemd, onder meer Luwtemaatregelen en Marker Wadden:

- Met Marker Wadden is op initiatief van de provincie eerder verkend wat de samenwerkingsmogelijkheden zijn. Op het gebied van gronduitwisseling zijn de mogelijkheden klein. Transportkosten zijn gewoonweg te groot. Op grond van kennisuitwisseling zijn er kansen wanneer projecten langs de Markermeerkust moeten worden ontworpen (onder meer omgaan met slib, stabiliteit, immobiliseren etc.). Zowel Marker Wadden als het Programma hebben een grondvraag (vooral deklaag). Mogelijk kan er samen worden ingekocht bij leveranciers (zandwinners, bijvoorbeeld Markerzand).
- Het project Luwtemaatregelen Hoornse Hop is stopgezet. Er is door RWS een verkenning gedaan naar alternatieve inzet van de vrijgekomen middelen voor TBES-bevorderende maatregelen. Resultaat is dat drie van de ambities in het APRK worden ondersteund met deze middelen: IJdoorn, De Nes en Oosterkoog.

Een Panorama voor het Markermeer-IJmeer

In de Stuurgroep Markermeer-IJmeer (SMIJ) werken verschillende overheden samen met regionale en maatschappelijke partijen aan boven genoemd RRAAM en TBES. De Stuurgroep bestaat uit de provincies Flevoland en Noord-Holland, de Rijksoverheid, de gemeente Hoorn (namens de Noord-Hollandse gemeenten rondom Markermeer-IJmeer), de gemeente Lelystad (namens de Flevolandse gemeenten rondom Markermeer-IJmeer) en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (namens de waterschappen rondom Markermeer-IJmeer). De Stuurgroep ziet dus toe op de realisatie van TBES. De Ambtelijke Werkgroep Markermeer-IJmeer (AMIJ) bereidt allerlei besluitvorming door de SMIJ voor.

In 2017 en 2018 is door ontwerpend onderzoek gewerkt aan het Panorama Markermeer-IJmeer, parallel aan en in samenwerking met het proces rond de Agenda IJsselmeergebied 2050. Op 16 mei 2018 is het Panorama door SMIJ vastgesteld. Het Panorama Markermeer-IJmeer biedt een tiental ontwikkelprincipes voor de verdere ontwikkeling van het TBES:

1 Panorama Markermeer-IJmeer verbindt
2 Robuust ecosysteem als basis voor een metropolitaan waterpark
3 Zet in op gecontroleerde ontwikkeling van water- en oeverplanten om voedingsstoffen uit de bodem in het systeem te brengen
4 Zet in op 3500-7000 ha areaalvergroting van de ondiepe water- en oevermilieus
5 Ontwikkel voor het gebied een kwaliteitsondersteunend zandwinbeleid
6 Vergroot de diversiteit en samenhang binnen het onderwaterlandschap
7 Koester en versterk de verschillen tussen de vier kustlandschappen
8 Intensiveer de samenhang tussen binnen- en buitendijks gebied
9 Koester en verdedig de grote schaal van het gebied
10 Ontwikkel een kwaliteitsondersteunend beleid voor toepassing van duurzame energie

2.3 De gemeenten

2.3.1 Gemeente Hoorn

In het in 2013 vastgestelde Programma Waterfront wordt beschreven hoe de gemeente Hoorn het Hoornse Waterfront aan het Markermeer verder wil ontwikkelen. De gemeente Hoorn ziet kansen om met de komende dijkversterking van de Westerdijk een economisch en toeristisch aantrekkelijke locatie te maken. De gemeente benut kansen die zich voordoen bij de dijkversterking voor het aantrekkelijk maken en verlevendigen van de Westerdijk nabij de binnenstad. De gemeente realiseert met het aanleggen van het stadsstrand bij de Grote Waal een langgekoesterde wens en een voorziening voor inwoners en bezoekers.

Samen met de partners wil de gemeente Hoorn nog meer promoten als historische kunst- en cultuurstad aan het water. Onderdeel hiervan kan zijn het ‘beleefbaar’ maken van ons erfgoed en kunst- en cultuuraanbod, bijvoorbeeld via laagdrempelige, toeristische en educatieve kunst-, cultuur- en erfgoedroutes.

2.3.2 Gemeente Koggenland

In de Structuurvisie Koggenland 2009 is Scharwoude al aangeduid als ‘recreatief kansrijk’ vanwege de ligging aan het Markermeer. De gemeente richt zich hierbij op de mogelijkheden aan te haken bij:

- de gezamenlijke (met buurgemeenten, provincie en Recreatieschap) aanleg van een fietspad op het dijk tracé Hoorn-Edam;
- plannen van hoogheemraadschap voor natuurontwikkeling in het Markermeer en dijkversterking van het dijktracé Hoorn-Edam;

- het Recreatieschap Westfriesland om de vooroevers recreatief toegankelijk te maken (wandelpaden en bankjes). Verder zal de gemeente waar mogelijk planologisch meewerken aan plannen van eventuele recreatieve initiatiefnemers.

2.3.3 Gemeente Edam-Volendam

De gemeente Edam-Volendam werkt aan het opstellen van een nieuwe omgevingsvisie. Dit betekent onder meer een heroriëntatie op de vigerende structuurvisies van Edam-Volendam en Zeevang. Aandachtspunten zijn:

- Edam-Volendam: Ontwikkelen (recreatieve) groenstructuur, behoud openheid en agrarisch karakter gebied Purmer, in achtnemen van een beschermingszone vanaf de dijk, benutten potentie waterfront als onderdeel van de IJsselmeerkust en bevorderen van een meer continue route.
- Zeevang: behoud kwaliteiten van agrarisch landschap en veenweidegebied (en behoud cultuurhistorische patronen en elementen), bieden van voldoende faciliteiten voor agrariërs en ruimte voor verbrede landbouw voor nieuw, economisch draagkracht buitengebied, meer benutten van kwaliteiten van het gebied voor recreatie, behoud en ontwikkeling natuur en optimale waterhuishouding, terughoudend beleid voor het Markermeer gezien de waardevolle kwaliteiten (openheid, ruimtelijke beleving, ecologie). Recreatie moet recht doen aan het karakter van het Markermeer en is in principe kleinschalig.

Een groot deel van het economische beleid wordt op dit moment opnieuw tegen het licht gehouden met het maken van een nieuwe economische visie “Onze Economische Toekomst 2040”. Doel van de visie is het economisch sterker maken van de gemeente. De gemeente nodigt alle ondernemers uit voor deelname aan dit traject, de visie wordt in samenhang met andere beleidsterreinen opgesteld. Agrariërs hebben hierbij gesteld dat zij in 2040 de belangrijkste en groenste voedselproducent van de regio willen zijn. Voor toerisme en recreatie is de ambitie uitgesproken (inter)nationaal bekend te staan om gastheerschap, de bezoekers een onvergetelijke beleving te bieden, ze langer vast te houden en het aantal verblijfstoeristen te verhogen.

Toeristische visie

De gemeente heeft in 2015 na de fusie een toeristische visie opgesteld. Binnen deze visie wordt de ambitie uitgesproken om een kwaliteitsslag in het toeristische product te maken. De focus ligt op de kernen Edam en Volendam. Het buitengebied heeft een rol in het ontdekken van Zeevang en de verbinding met interessante dorpen in de omgeving. Voor de drie zones geldt een eigen ontwikkelperspectief:

- Edam: rust dichtbij Amsterdam, versterken van de beleving, onder andere door het tot leven brengen van de historie.
- Kom Volendam en waterfront: gezelligheid en reuring
  - Benutten van de potentie van het waterfront als onderdeel van de Markermeerkust
  - Waterfront aan het Kleiperk opwaarderen (onder andere verbeteren van de buitenruimte; de voorlanden meer op het water en op de dijk betrekken);
  - Het Noordeinde, de Haven en het Zuideinde gedurende in ieder geval het toeristenseizoen (steeds) auto- en busvrij(er) maken.
- Zeevang: rust van het platteland tussen Amsterdam en Hoorn. Ambities voor versterking van de kleinschalige infrastructuur (fietsen, wandelen en varen). De realisatie van een steiger ter hoogte van Molen de Breek zou een welkome verbinding met het achterland in de betrekkelijk gesloten kustlijn creëren, waardoor het kleinschalige toerisme een kwalitatieve impuls krijgt.

In de Programmabegroting 2019 is opgenomen om meer aanlegplaatsen te realiseren, vooral voor de recreatievaart zoals de steiger in Etersheim. De gemeente zet in op behoud van het weidse, karakteristieke aanzicht van de huidige dijk en op het benutten van de dijkversterking om recreatieve fiets- en voetpaden aan te leggen.

2.3.4 Gemeente Waterland

- Water: op het gebied van water zijn essentieel:
  - Het tegengaan van “verstening”, dijkversterkingen zoveel mogelijk in lijn met de wensen van de inwoners en de uitvoering van zogenaamde meekoppelprojecten.
  - Waterbewustzijn ontwikkelen bij bewoners: bedreigingen, kansen, noodzakelijkheden.
  - Waterbeleving speelt een belangrijke rol in Waterland. Of het nu zwemwater, vaarwater of genieten langs de waterkant is.
- Toeristische visie: de gemeente heeft een toeristische visie 2015 - 2025 opgesteld. Binnen deze visie wordt gericht op de volgende speerpunten:

  - Verbeteren van recreatieve/toeristische infrastructuur.
  - Citymarketing (ook de zogenoemde “warme” marketing; gericht op de eigen bewoners).
  - Productontwikkeling en kwaliteitsverbetering van het bestaande aanbod stimuleren.
  - Watersport en waterrecreatie.
  - Stimuleren van verblijfsaccommodaties die voldoen aan de behoeften van Waterland.
- Economische vitaliteit: De gemeente richt zich op het behoud en de versterking van het landschappelijk gebied, versterkt de positie van Waterland op het gebied van toerisme en recreatie en werkt aan een bruisende stad en vitale dorpen in Waterland, waar het wonen, werken en recreëren aantrekkelijk is en blijft. De visie leidt tot een praktische vertaling in concrete projecten.
- De Omgevingsvisie Waterland 2030 beschrijft (samengevat):
  - Het Nieuw Waterland Peil
  - De proceswijzer, met uitleg hoe een goed plan goed kan worden voorbereid
  - De vijf kernprincipes, waarden en kwaliteit van Waterland en de deelgebieden; de onderlegger voor ontwikkelingen
  - De Energiekansenkaart
  - De Uitvoeringsparagraaf

2.3.5 Gemeente Amsterdam

De gemeente Amsterdam heeft de nota Duurzaam Landschap vastgesteld. Dit is een inzet voor het metropolitaanse landschap en bouwsteen voor de Omgevingsvisie. Verschillende waarden van het landschap worden gedetecteerd, te weten: het verhaal van onze geschiedenis, versterken van de economie, herbergen bijzondere flora en fauna, zorgen voor een fijne leefomgeving, zorgen voor waterveiligheid en drinkwater en leveren van voedsel. Grote opgaven vormen een bedreiging en kans voor het landschap.

Amsterdam formuleert als hoofddoel het streven naar een duurzaam en met de stad verbonden landschap van hoge kwaliteit:
- Duurzaam landschap: houdbaar en niet onomkeerbaar aantasten of gebruiken;
- Met de stad verbonden landschap: gemakkelijk bereikbaar en beleefbaar;
- Hoge kwaliteit: ontginningspatronen, biodiversiteit, onderscheidende kernkwaliteiten en fiets- en wandelpaden.

Het hoofddoel is vertaald naar acht uitgangspunten. De gemeente gaat met eveneens acht thema’s aan de slag, allen relevant voor het ambitieprogramma:
- Bodemdaling en biodiversiteit in Waterland
- Recreatie
- Klimaat en landschap
- Ontwikkeling van de scheggen, waaronder IJmeer
- Bekostiging en aansturing van het landschap
- Voedselstrategie
- Bereikbaarheid van het landschap (landschapspoorten)
- Cultuurimpuls

De gemeente gaat een nieuw instrument ontwikkelen om onderscheid aan te brengen in gewenste en ongewenste initiatieven in het landschap: de ladder voor het landschap.

2.4 Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

2.4.1 Collegeprogramma 2019-2023 HHNK

Belangrijke elementen uit het collegeprogramma “Samen werken aan de toekomst” zijn:
- Het hoogheemraadschap heeft wettelijk een drietal kerntaken: water beheren, water keren en water zuiveren en een neventaak, het wegbeheer.
- Door samen te werken kunnen de kerntaken optimaal uitgevoerd worden, en kunnen ruimte en mogelijkheden worden geboden aan andere organisaties, burgers, bedrijven en andere overheden om daarbij aan te haken, een ieder vanuit de eigen verantwoordelijkheden.
- Als functionele overheid gaat het schap uit van de eigen kerntaken, maar voelen wij ons ook nauw betrokken bij aspecten waarvoor andere partijen primair verantwoordelijk zijn zoals ruimtelijke ordening, natuur, klimaatadaptatie, waterrecreatie, vaar- en schaatsroutes, visgelegenheden en wandel- en fietsroutes.




Verse Vlaamse Frites
DE LUNCH
TAKE AWAY
Café Centraal

2.4.2 Projectplan versterking Markermeerdijken

De doelstelling van de Versterking is tweeledig:

- Een veilige dijk die voldoet aan de wettelijke veiligheidsnorm tegen overstromingen. Ervoor zorgen dat de Markermeerdijken gedurende de planperiode van 50 jaar aan de wettelijke veiligheidseisen voldoen. Dit houdt in dat in het ontwerp rekening wordt gehouden met toekomstige ontwikkelingen (onder andere door een toeslag op de ontwerpwaterstand door klimaateffecten en bodemdaling) en (kennis)onzekerheden, zodat het uitgevoerde ontwerp tijdens de planperiode blijft functioneren zonder dat ingrijpende en kostbare aanpassingen noodzakelijk zijn.
- Een dijk die zo veel als mogelijk wordt ingepast in haar omgeving. Door de inpassingsdoelstelling vindt bij de versterkingsopgave een zorgvuldige afweging plaats tussen - soms tegenstrijdige - belangen en belangrijke waarden van de dijk en haar omgeving. De dijk is een provinciaal monument, kent archeologische en landschappelijke waarden en delen van de dijk zijn onderdeel van de Stelling van Amsterdam (UNESCO werelderfgoed). Daarnaast liggen aan de dijk beschermde dorpsgezichten en historische plaatsen die van recreatieve en toeristische waarde zijn, net als de dijk zelf. Ook grenst de dijk aan diverse beschermde natuurgebieden en vormt de dijk het leefgebied voor bijzondere plant- en diersoorten. Als leidraad voor de afweging tussen de verschillende belangen is het Kader Ruimtelijke Kwaliteit Markermeerdijken (KRK) ontwikkeld. Het KRK benoemt per deelgebied van de dijk de belangrijkste waarden. Deze hebben geleid tot de parels die per module zijn benoemd in de Parelkaart. Het KRK en de Parelkaart worden betrokken bij de keuze voor de oplossingen. Hierdoor is geborgd dat het ontwerp van de versterkte dijk, zowel per module als per deelgebied, zo veel als mogelijk is ingepast in haar omgeving.

Met name de oeverdijk heeft een bijdrage aan kernopgaves en/of doelstellingen die gesteld zijn in het kader van Natura 2000, KRW, TBES, visstand en het Ecologische Perspectief voor het IJsselmeergebied. Deze verbeteringen dragen allen bij aan een verbetering van natuur in het Markermeer. Hiermee heeft het project een positief effect op de maatschappelijke gebruiksfunctie natuur van het rijkswater.

2.4.3 Legger en Peilbesluit HHNK

Vanwege het veiligheidsbelang stelt HHNK eisen aan eventueel (mede)gebruik van een waterkering en de ruimte er omheen. Wat daar wel en niet mag, staat beschreven in de Keur van HHNK. De legger is het juridische document, waarin de vorm, ligging, afmeting en constructie van de waterkering én de zones voor het duurzaam in stand houden van de waterkering zijn vastgelegd. Hierbij worden verschillende zones onderscheiden: de zone waterstaatswerk (de waterkering), de beschermingszone en het profiel van vrije ruimte. Activiteiten binnen deze zones, zoals graven of het plaatsen van een object, zijn op basis van de Keur slechts toegestaan als wordt voldaan aan de algemene regels of wanneer HHNK hiermee heeft ingestemd door het verlenen van een watervergunning. De Legger Markermeerdijken uit 1992 (HHNK, BK11.03873 en BK11.03874) geeft een nadere beschrijving van de huidige opbouw en dimensies van de dijk en de waterkerende kunstwerken. Nadat de Versterking gerealiseerd is, wordt een nieuw leggerbesluit in procedure gebracht. Dit leggerbesluit legt de definitieve vorm, ligging, afmeting en constructie van de primaire kering (reguliere dijkversterking en oeverdijk) en de daarbij behorende (beschermings)zones vast. Ook zal de afwaardering van de primaire kering achter de oeverdijk worden verwerkt in de legger. Deze ‘oude’ dijken krijgen de status van regionale kering. Deze behouden dan ook de status van een genormeerde kering wegens de hoeveelheid te keren water in het ontstane tussenwater. Tot het moment van vaststellen van het nieuwe leggerbesluit, valt het nieuwe waterstaatswerk al wel onder de bescherming van de Keur. In de Keur is opgenomen dat in dat geval de ligging, vorm, afmeting en constructie van het waterstaatswerk aangehouden worden zoals aangegeven in het Projectplan en dat de grenzen van het waterstaatswerk, de beschermingszone en het profiel van vrije ruimte wordt aangehouden zoals aangegeven in bijlage 2 van de Keur.

2.4.4 Beleid en regelgeving HHNK

Keur HHNK 2016

De Waterwet en de Keur van het HHNK zijn de basis voor de watervergunning. Beide bevatten regels met betrekking tot het watersysteem (inclusief grondwater en de waterbodem) en alles wat daarbij hoort, zoals kunstwerken en dijken.

Waterprogramma 2016-2021

HHNK presenteert in het Waterprogramma 2016-2021 het beleid, de maatregelen, de programma’s en de projecten die zij in die periode zelf en samen met anderen gaat uitvoeren op het gebied van veilige dijken, droge

voeten en voldoende schoon en gezond water. De Versterking van de Markermeerdijken maakt onderdeel uit van het Waterprogramma. Ook de maatregelen van de Kaderrichtlijn Water zijn in het Waterprogramma opgenomen.

Beleidsnota Waterkeringen 2012-2017

De beleidsnota is een uitwerking van het Waterbeheersplan 2010-2015. In de Beleidsnota Waterkeringen worden het beleid en de uitgangspunten voor het beheer en medegebruik van de waterkeringen beschreven. Centraal in deze nota staat de veiligheid. Medegebruik in het waterstaatswerk, de beschermingszone en het profiel van vrije ruimte van de waterkering is onder maatschappelijk verantwoorde kosten mogelijk als het functioneren van de waterkering volgens gestelde veiligheidseisen nu en in de toekomst niet wordt aangetast en als het beheer en onderhoud van de kering niet wordt belemmerd.

Voor de dijkversterking Markermeerdijken zijn met name de volgende beleidsuitgangspunten voor medegebruik relevant:

- voor primaire waterkeringen geldt dat beweiding mogelijk is buiten het stormseizoen van 15 oktober tot 15 april. Het uitgangspunt is maximaal tien dieren (kleinvee, zoals schapen en geiten) per hectare;
- (nieuwe) wegen op waterkeringen zijn toegestaan, zolang de stabiliteit van de waterkering bij de aanleg, het beheer, onderhoud en gebruik op geen enkel moment in het geding komt;
- plannen voor recreatieve of natuurlijke doelen op of nabij waterkeringen zijn mogelijk zolang er geen nadelige effecten ontstaan op de veiligheid;
- de dijken zijn opengesteld voor recreatie met wandelroutes over de kruin. De beheerders houden het effect van intensieve recreatie op de grasmat in de gaten.
- bij primaire waterkeringen, die een hoge veiligheidsnorm hebben, wordt het dijktoerisme gestuurd, om te voorkomen dat er open plekken in de grasmat ontstaan;
- een groot deel van de primaire en regionale waterkeringen is als verbindingszone opgenomen in het NNN. Hierbij zijn ook de begroeiing langs de oevers en in kwelzones langs de waterkering van belang. Deze kunnen plaatselijk natuurvriendelijker worden ingericht om de ecologische waarde van verbindingszones te versterken. Bij het inrichten en onderhouden van de waterkering bekijken we of er mogelijkheden zijn om de voor de natuur gewenste inrichting te realiseren.

Wegenbeleidsplan 2012-2017

In dit plan wordt de ambitie met betrekking tot de wegentaak weergegeven. Het Wegenbeleidsplan van HHNK draagt bij aan een integrale aanpak van waterschapstaken en regionale samenwerking. In het Wegenbeleidsplan staan de huidige verkeerskundige functies weergegeven:

- het grootste deel van de weg over de dijk is aangeduid als erftoegangsweg type II1;
- in Hoorn is sprake van een erftoegangsweg type I2;
- ter hoogte van ‘aaneengesloten’ bebouwing is op enkele trajecten een bebouwde kom grens vastgesteld.
- erftoegangswegen zijn bedoeld voor het toegankelijk maken van erven. Dit betekent dat alle groepen verkeersdeelnemers hiervan gebruik moeten kunnen maken. Manoeuvres zoals keren, draaien, in- en uitstappen en oversteken moeten zo veilig mogelijk kunnen worden uitgevoerd. De snelheid van het gemotoriseerde verkeer moet daarom laag zijn. Bij een erftoegangsweg type I heeft de dijk een belangrijkere functie voor autoverkeer dan bij een erftoegangsweg type II. De dijk heeft met deze categorisering een functie voor het autoverkeer.
- op het noordelijke gedeelte zijn er langs de dijk meerdere toegangswegen; in het zuidelijke gedeelte zijn dit er aanmerkelijk minder. Met name ten zuiden van de N518 zijn er slechts twee toegangswegen (met tonnagebeperking), ten noorden van Durgerdam en ter hoogte van Uitdam.

Verkeersveiligheidsplan (2006–2010)

Belangrijke elementen in dit plan zijn routenetwerken voor alle vervoerwijzen, bermbeheer, bebakening, bewegwijzering en openbare verlichting.

2.5 Overige organisaties

2.5.1 Metropool Regio Amsterdam Programma Metropolitaan Landschap MRA

Binnen dit Programma vindt een verkenning plaats van de Metropolitane betekenis van het Markermeer-IJmeer en haar kusten. Het resultaat moet zijn:

1 Een beeld wat partijen vanuit de MRA bekeken met het Markermeer-IJmeer willen en hoe dit de kwaliteit van het gebied kan versterken: “Bewustzijn”.
2 Een inspirerend overzicht van de concrete projecten/ ontwikkelingen in het Markermeer-IJmeer - aanvullend op de bestaande - die de internationale concurrentiepositie van de MRA (gaan) versterken en bijdragen aan het Toekomst Bestendig Eco Systeem (TBES): “Handelingsperspersperspectief”.
3 Een agenda of programma van bestaande en (realistische en haalbare) gewenste projecten en ontwikkelingen en hun onderlinge verbanden, toe te voegen aan bestaande agenda(´s).

Thema’s die van belang zijn voor de Metropolitane betekenis van Markermeer-IJmeer en tegelijkertijd voor het APRK, zijn:
1 Grondbalans/grondmotor en onderwaterlandschap: door winning van zand kan de ecologie van het meer via werk-met-werk, dus relatief voordelig worden verbeterd. Een betere ecologische staat van het Markermeer-IJmeer betekent meer ontwikkelmogelijkheden.
2 MRA- kustlandschap: De randen van het Markermeer-IJmeer hebben specifieke potenties voor het ‘bedienen’ van de MRA. Dit gaat onder andere om een plaats in de directe omgeving als ‘hofleverancier’ voor de MRA: regionale producten waarvan de herkomst duidelijk is. Binnen het APRK wordt onderzocht hoe hiervoor ruimte geboden kan worden. Dit gaat breder dan alleen de kust en de waterkant, ook het veenweidegebied en de polders worden hierbij betrokken. Initiatieven als de proefboerderij Wieringermeer zijn hier ook mogelijk voor een voedsel- en natuurproductieve kust. Productie van vis wordt hierin meegenomen. Dit is mogelijk interessant voor de natuur, de transitie van de beroepsvisserij en sportvisserij. Het gaat hier om deels recent gestarte projecten, die de kracht van het kustlandschap als onderdeel van de MRA ontwikkelen.
3 Ontwikkeling van een ruimtelijk-landschappelijk samenhangend (wens)beeld voor het Markermeer-IJmeer. Er zijn verschillende niet-samenhangende projecten in en langs het Markermeer. Samenhang in maatregelen leidt tot een betere ruimtelijke kwaliteit. De samenhang wordt nu gemist. Het aanbrengen van ruimtelijk-landschappelijke samenhang is gewenst. Dit wensbeeld zou kunnen worden opgenomen in de Agenda van de provincies en de Gebiedsagenda IJsselmeergebied 2050.

Strategische Agenda Toerisme MRA 2025

Daarnaast is in de MRA de Strategische Agenda Toerisme MRA 2025 van belang. Het is onmiskenbaar dat Amsterdam een ware magneet is als het gaat om toerisme. Met ruim 8 miljoen overnachtingen per jaar en meer dan 5 miljard euro aan bestedingen staat de Metropoolregio Amsterdam (MRA) in de top tien van populairste toeristische bestemmingen van Europa. Een gezamenlijke visie op de toeristische sector draagt bij aan het behoud, maar ook aan de verbetering van de toppositie van de MRA als toeristische bestemming. Daarom gingen in 2008 de Stadsregio Amsterdam, provincie Noord-Holland en de Gemeente Amsterdam samen met een groot aantal partners (deelnemende en financierende gemeenten en andere overheden, samenwerkingspartners en het Amsterdam Toerisme en Congresbureau) van start met het project ‘Amsterdam Bezoeken, Holland Zien’ (ABHZ). ABHZ richt zich erop om toeristen die naar Amsterdam komen te stimuleren om ook de regio te bezoeken. Het doel van dit project is om de toeristen beter te spreiden over de regio en de economische opbrengst van toerisme te vergroten. Door toeristen te spreiden over de regio blijven zij langer, geven ze meer uit, en zijn ze eerder geneigd om vaker terug te komen. In de Strategische Agenda Toerisme MRA zijn uitdagende doelstellingen geformuleerd ten aanzien van de groei van het aantal internationale bezoekers en het aandeel daarvan dat ook een bezoek brengt aan gebieden buiten Amsterdam en de groei van het aantal bezoeken in de MRA door inwoners van de MRA.

Marketingconcept

Om internationale bezoekers aan Amsterdam te verleiden de regio te bezoeken heeft Amsterdam Marketing in samenwerking met promotieorganisaties en overheden een marketingconcept voor de Metropool Amsterdam ontwikkeld. Aan de hand van zes thema’s worden bezoekers verleid de verschillende gebieden in de regio te bezoeken. De kustzone is opgenomen in het thema “Old Holland”.

Onderliggende karakters

Naast thema’s kent de regio karakters. Omdat gemeentegrenzen voor de internationale bezoeker niet interessant en herkenbaar zijn is de regio opgedeeld in belevingskarakters. Deze belevingskarakters geven enerzijds een verdieping op de thema’s, anderzijds zijn ze zeer belangrijk voor productontwikkeling. Door deze karakters te gebruiken bij productontwikkeling kunnen partijen zich richten op onderscheidende producten die passen bij het karakter van het gebied. Onder ieder thema vallen verschillende karakters. Bijvoorbeeld:





onder het marketingthema Old Holland vallen de karakters (en sub gebieden): Industrial Heritage (het industrieel erfgoed rondom de Zaan), Smalltown Harbours (de Zuiderzeestadjes Edam, Volendam, Monnickendam, Marken) en Amsterdam Waterland (de Beemster en Laag Holland).

Bereikbaarheid en connectiviteit MRA

Bereikbaarheid en connectiviteit is misschien wel het belangrijkste thema als het gaat om groei en spreiding van toerisme in de MRA. Het gemak en de betaalbaarheid waarmee bezoekers zich naar en binnen de MRA kunnen verplaatsen, is van grote invloed op de beleving van hun bezoek. Voor het ambitieprogramma zijn de meest relevante maatregelen op het gebied van bereikbaarheid en connectiviteit MRA:

1 Sterke verbetering van wayfinding en informatievoorziening (meertaligheid!).
2 Een netwerk van regionale (openbaar vervoers- of toeristische) verbindingen over water (als methode om ergens te komen, naast de pleziervaart/ recreatieve routes).
3 Groene lopers als een aansprekend merk en daarmee negen toeristische fietsroutes die het centrum van Amsterdam verbinden met de regio.
4 De regio (de grote steden en belangrijke toeristische locaties) is 24/7 en binnen drie kwartier bereikbaar per OV vanaf Amsterdam Centraal.

2.5.2 Recreatieschap Westfriesland

Het recreatieschap heeft in het Natuur- en Recreatieplan Westfriesland (2016) een toekomstbeeld opgesteld voor de komende tien tot vijftien jaar:

Een aantrekkelijk landschap

De kernkwaliteiten van het landschap zijn nog altijd aanwezig. Het afwisselende polderlandschap met authentieke dorpjes en historische steden geeft een oer-Hollands gevoel. De Westfriese Omringdijk is verder uitgegroeid tot een icoon voor Westfriesland. Een icoon, dat het gebied letterlijk omhelst. De dijk heeft een verbindende functie gekregen. Juist de overgangen tussen binnen en buiten vormen interessante plekken in het landschap. De belevingsmogelijkheden van het landschap hebben een flinke impuls gekregen. Oude landschapselementen zijn in ere hersteld, verhalen zijn leesbaar in het landschap. Het Westfriese landschap biedt over tien tot vijftien jaar veel mogelijkheden om te genieten van ruimte en rust, maar ook om geluiden, geuren en kleuren te beleven.

Met groene dorpen en steden

Groene dorpen en steden kenmerken de regio over tien tot vijftien jaar. De kwaliteiten van natuur en landschap leveren een belangrijke bijdrage aan het goede woon- en leefklimaat.
Zowel in het stedelijk gebied als in de dorpen begint het groen dicht bij huis. Langs waterlopen komen wandel- en fietspaden uit op parkachtige groen direct buiten de bebouwde kom. De routes lopen door naar de landbouwgebieden, waarin veel oude landschapselementen in ere zijn hersteld. De routes verbinden recreatieterreinen. Natuur- en recreatiebruggen zorgen voor optimale verbindingen zonder barrières van snel-, spoor- of waterwegen. Recreatie van bewoners in hun eigen regio is een grote economische factor in de regio. Zo draagt de regiobewoner bij aan de draagkracht voor lokale voorzieningen als winkels, horeca en de verbrede agrarische sector.

Een sterke binding met het water

Westfriesland biedt over tien tot vijftien jaar ruime mogelijkheden voor watersport voor meerdere doelgroepen. De regio staat hier landelijk ook om bekend. Aan de kusten van IJsselmeer en Markermeer is een interessant aanbod voor waterrecreatie, zonnen en zwemmen. Er zijn plekken aangewezen voor meer uitdagende en sportieve vormen van watersport, zoals (kite)surfen. De jachthavens in Hoorn, Enkhuizen en Medemblik zijn populair. Opgaven op het gebied van waterveiligheid (Marker Wadden en de luwtemaatregelen in het Markermeer) zijn benut om ook recreatieve kwaliteiten van Westfriesland te versterken. Een routenetwerk voor varen maakt het mogelijk het binnenland te verkennen. De bijzondere relatie van Westfriesland met het water is op veel plekken beleefbaar gemaakt door de verhalen te vertellen. De Westfriese Omringdijk speelt hierin een glansrol. Recreatieve fietsers en wandelaars hebben volop mogelijkheden het waterrijke gebied te beleven.

Met aantrekkingskracht op de omgeving

Westfriesland is over tien tot vijftien jaar een interessante bestemming voor de directe omgeving. Doelgroepen die de regio vaak aandoen zijn de inwoners uit het stedelijk gebied van Noord-Holland (bijvoorbeeld Alkmaar, Heerhugowaard en de Metropool Regio Amsterdam). Zij komen voor het watersportproduct of doen de regio aan

tijdens een recreatieve tocht. Toeristische Opstappunten aan de randen van de regio zijn logische plekken om een bezoek aan Westfriesland te starten. Goede routestructuren zorgen dat Westfriesland ook per fiets goed te vinden is. Maar ook toeristen die in de regio verblijven, weten Westfriesland te vinden. Westfriesland weet met interessante producten rondom de thema's water en historie toeristen te trekken die verblijven in Amsterdam en langs de kust. Met de sterke merken zoals Hoorn, Medemblik, Enkhuizen en de Westfriese Omringdijk zet de regio zich op de kaart.

Een robuuste natuur

Over tien tot vijftien jaar heeft de biodiversiteit in Westfriesland een impuls gekregen. Natuurvriendelijke oevers, natuurlijke bermen en plas-drasgebieden zorgen voor goede leefomstandigheden voor een breed spectrum aan flora en fauna. Weidevogels hebben het er goed doordat inrichting en beheer in delen van Westfriesland goed zijn afgestemd op hun behoeften. In de bewoonde gebieden is meer ruimte voor de natuur. Ook draagt het stedelijk gebied bij aan goede leefomstandigheden. De inwoners van dorpen en steden weten hoe zij met groen in hun woonomgeving kunnen bijdragen aan een grotere biodiversiteit.

En een sterk en veelzijdig landbouwgebied.

De landbouw is en blijft over tien tot vijftien jaar de belangrijkste economische drager en beheerder van het agrarisch cultuurlandschap voor Westfriesland. De landbouwsector staat open voor nauwere samenwerking op het gebied van natuurbeheer en recreatie. Zij draagt onder voorwaarden een steentje bij aan de beleefbaarheid via bijvoorbeeld initiatieven voor verbrede landbouw en routes over boerenland.

2.5.3 Recreatieschap Twiske-Waterland Recreatieplan Waterland 2012

In de Landschapsvisie Waterland is de Recreatieve Hoofdstructuur geïntroduceerd. Deze is bedoeld om, in relatie tot de doelstellingen van Landschap Waterland, recreatie te zoneren, waarbij de grootste recreatiedruk wordt opgevangen in de directe randen van de steden Amsterdam, Zaanstad en Purmerend. Dit gebeurt door



groengebieden als Noorderstrook, Twiske, Groengebied Purmerland, Purmerbos en Hemmeland op te waarderen en onderling hoogwaardig te verbinden tot een recreatieve hoofdstructuur. Door kwalitatief hoogwaardige wandel-, fiets-, skate- en ruiterpaden en nieuwe voorzieningen ontstaat een samenhangende structuur die mensen aantrekt. Hierdoor kan de bestaande belevingswaarde van het overig landelijk gebied voor de rust-, natuur- en cultuurminnende recreant behouden blijven. In de groenblauwe as worden hoofdknooppunten tot ontwikkeling gebracht, als toegangspoorten vanaf de hoofdinfrastructuur. Hier komen diverse recreatieve land- en waterroutes samen en worden voorzieningen als informatie, horeca, verhuur en parkeren gebundeld. Ontwikkeling van deze knooppunten betekent daarmee een opwaardering van de recreatieve kwaliteit voor heel Waterland.

Intensieve recreatie

De bestaande intensieve groengebieden zijn in 2011 versterkt met het gereedkomen van Groengebied Purmerland. Dit betekent tevens een waardevolle toevoeging aan de recreatieve hoofdstructuur, waarbij in de periode 2011-2015 ook de recreatieve verbindingen tussen Het Twiske, Groengebied Purmerland, het Purmerbos en Edam-Volendam zijn vernieuwd en opgewaardeerd. De bundel paden ontsluit het landelijk gebied als een regionaal landschapspark. Daarnaast liggen er kansen om de Waterlandse Zeedijk op te waarderen tot langgerekt ‘oeverpark’, als onderdeel van deze hoofdstructuur. Verder verdient een aantal delen van de hoofdroute nadrukkelijk opwaardering, zoals tussen Zunderdorp en Landsmeer/ Twiske. Ontwikkeling van hoofdknooppunt De Poort van Waterland en opheffen van het knelpunt van het Noord-Hollands kanaal vervolmaken deze schakel in de recreatieve hoofdstructuur.

Wandelen

Het aanbod aan wandelmogelijkheden in Waterland is groot. In het gebied zijn ruim 20 bewegwijzerde routes aanwezig, gestructureerd rondom de recreatieve knooppunten van het Wandelroutenetwerk. Ook zijn kades en ‘boerenlandpaden’ opengesteld en zijn er enkele Lange Afstand Wandelroutes. Aan enkele routes wordt nog actief gewerkt, zoals in de stadsrand van Amsterdam om de verbindingen tussen stad en (Water)land te verbeteren. In 2020/2021 wordt het reeds bestaande Wandelroutenetwerk in de regio Laag-Holland uitgebreid naar Amsterdam-Noord. De Volgermeer, als nat en droog ‘zwerflandschap’ vormt in dit gebied een belangrijke toevoeging aan het aanbod. In de gehele regio worden ook nieuwe ‘Rustpunten’ opgenomen als kleinste particuliere recreatievoorziening.

Fietsen/ skaten

Binnen Waterland is in het afgelopen decennium een uitgebreid netwerk van fietsknooppunten gerealiseerd. Dit functioneert uitstekend, alhoewel enkele ontbrekende schakels en bijvoorbeeld pontjes ontbreken. Ook de oude gemarkeerde fietsroutes zijn in het systeem opgenomen en er zijn enkele Lange Afstand Fietsroutes aanwezig. Het fiets-/ skatepad in de recreatieve hoofdstructuur is een belangrijk nieuw element waaraan gestaag wordt verder gebouwd. Vooral liggen ook hiervoor kansen in combinatie met de dijkversterking.

Ruiters

Ruiterroutes zijn in het natte Waterland geen vanzelfsprekendheid. Alleen in recreatiegebieden kunnen substantieel routes worden aangeboden. In het afgelopen decennium zijn hiervoor tussen Het Twiske, via Groengebied Purmerland naar het Purmerbos en op de Volgermeer ruiterpaden aangelegd. Eventuele verdere uitbreiding van het netwerk in de omgeving van Purmerend en Edam-Volendam is hooguit bescheiden van omvang.

Waterrecreatie en schaatsen

Waterrecreatie hoort bij Waterland. Landschap Waterland streeft dan ook naar verbetering van de mogelijkheden. Het gaat om vele vormen. Voor kanoën en roeien is het netwerk van ondiepe veensloten inmiddels uitstekend belegd met routes en overhaalvoorzieningen. In ijsperioden worden hier ook schaatsroutes uitgezet, waarbij Landschap Waterland een ondersteunende rol heeft. Voor zwemmen zijn aanvullende kleinschalige voorzieningen goed mogelijk langs de Markermeerkust tussen Durgerdam en Edam. Dit zou een belangrijk onderdeel kunnen zijn van een integraal oeverproject. Voor de toervaart, kleine tot middelgrote motorjachten, is een sloepennetwerk ontwikkeld op de grotere ringvaarten en boezemwateren. Speciaal hierbinnen is de ‘staande-mastroute’. Rondvaarten tenslotte worden beperkt aangeboden op de Zaan, het Wormer- en Jisperveld en de Gouwzee. Er zal vooral ingezet worden op de bereikbaarheid van het water vanuit de stedelijke gebieden, en dan met name in de vorm van opheffen van knelpunten in de vaarverbindingen.

Voorzieningen

Aan het assortiment voorzieningen is het laatste decennium weer het nodige toegevoegd. Zo zijn naast de knooppunten en informatiepanelen van het fiets-, wandel- en sloepnetwerk nu ook Toeristische Overstapplaatsen (TOP's) gerealiseerd en wordt particuliere ontwikkeling van 'Rustpunten' begeleid. In natte veenweidegebieden worden rustvlotten geïntroduceerd, in navolging op het voorgaande recreatieplan. Daarnaast zijn, en worden het aantal landvast-locaties uitgebreid. Dit zijn openbare aanlegplaatsen in de natuur en bij (kleine) bezienswaardigheden als musea of buitenplaatsen die vrij toegankelijk zijn om doorheen te wandelen of een horecagelegenheid te bezoeken.

2.5.4 Amsterdam Wetlands

Landschap Noord-Holland, Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten en Recreatie Noord-Holland hebben gezamenlijk het visiedocument Amsterdam Wetlands (juni 2018) opgesteld. Een afgestemd water- en natuurbeheer en slimme recreatiemogelijkheden maken straks van Amsterdam Wetlands de groene achtertuin van Amsterdam. Actief natuurherstel is daarvoor de basis. Het visiedocument dient als handelingskader en is een uitnodiging aan andere partners om mede vorm te geven aan het droombeeld. Daarvoor zijn vier programmalijnen onderscheiden (bodemdaling en klimaat, landbouw en natuur, recreatie en toerisme en governance).

De daling van biodiversiteit, verlies aan identiteit van het landschap, moeizame landbouwkundige condities en bodemdalingsproblematiek lagen ten grondslag aan het document. De ambitie is de regionale waterhuishouding te verbeteren en een klimaatbestendig landschap te realiseren waar ook (beleving van) natuur en landschap baat bij heeft. Een Recreatief Grid ondersteunt een optimale beleving, stimuleert productontwikkeling en zorgt voor balans.

Meerdere bouwstenen worden onderscheiden, denk daarbij aan robuuste topnatuur als basis, landschap, aantrekkelijke leefomgeving voor de MRA, toekomstbestendige landbouw die bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van het gebied en beleving van Nederland voor bezoekers.

3 KANSEN, THEMA'S EN DOELEN



3.1 Kansen

Analyse van de beleidslijnen, trends en ontwikkelingen en gesprekken met een aantal belanghebbenden (gemeenten, natuurorganisaties, recreatieschappen, Rijkswaterstaat) in het gebied heeft geleid tot een eerste overzicht van kansen voor (delen van) de kustzone.

Recreatie en toerisme

- Op veel plaatsen is de dijk niet of nauwelijks bereikbaar en toegankelijk en daarmee is de weidsheid en de pracht van het Markermeer niet of nauwelijks beleefbaar. Het wordt als een kans gezien om de dijk beter bereikbaar en toegankelijk te maken en uitzichtpunten te maken waar de cultuurhistorie of waterrecreatie te beleven is en daarnaast lokaal en kleinschalig horeca te ontwikkelen.
- Door de kusten in de vorm van dijken is er weinig ruimte voor kleine water- en oeverrecreatie. Het wordt als een kans gezien om delen van deze harde land-waterovergangen met zand geleidelijker te maken en daarmee te verzachten zodat deze delen meer bruikbaar worden voor water- en oeverrecreatie.
- Er zijn zeer weinig plekken waar het Markermeer is verbonden met binnenwateren. Het aanleggen van verbindingen vergroot de bevaarbaarheid en de gebruiksmogelijkheden voor de watersport.
- De verkeersdrukte in het gebied neemt toe en de weginfrastructuur is hier deels niet op berekend. Dit leidt tot overlast voor bewoners maar ook gevaarlijke situaties voor langzaam verkeer. Door een aantal wegen te verbeteren, langzaam verkeer en snelverkeer waar gewenst te scheiden en wellicht doorgaand verkeer om te leiden, kan de verkeerssituatie verbeteren.

Cultuurhistorie en landschap

- De cultuurhistorie en archeologie in het gebied is nog weinig beleefbaar. Het wordt als kans gezien om de cultuurhistorische en archeologische waarden van het gebied bekender en beter beleefbaar te maken. De Markermeerkust is eigenlijk een openluchtmuseum voor de rijke Noord-Hollandse historie met als verbindende schakel het provinciale monument Markermeerdijk.
- Het landschap biedt kansen voor de spreiding van de groeiende stroom recreanten en toeristen. Deze bezoekers zijn gebaat bij voorzieningen maar veroorzaken ook (verkeer)overlast. Bewoners, recreanten en toeristen zijn gebaat bij de instandhouding van het landschap. Sterke verdichting van infrastructuur en horeca vormen een risico. Het beleid is daarom gericht op het bevorderen van bezoek dat weinig impact heeft op de omgeving: wandelaars, fietsers, mensen die op de dijk of aan de oevers en de waterkant verblijven. Bij de groep hoort onder andere kleinschaligheid bij verdere ontwikkeling van recreatie en toerisme. Er zijn kansen om de wegen- en padeninfrastructuur zo aan te passen dat overlast beperkt blijft, de recreatiemogelijkheden toenemen en het open landschap in stand blijft. Ook zijn er nieuwe voorzieningen denkbaar, gericht op de bereikbaarheid en bruikbaarheid van de oevers van het Markermeer, maar ook op bruikbaarheid van de dijk zelf.

Natuur

- In het Markermeer (en het IJsselmeer) staat de natuur al langer onder druk. De biodiversiteit is sinds het aanbrengen van de Afsluitdijk sterk afgenomen evenals de visstand. Door het geregelde waterpeil en de harde dijkkusten zijn ondiepe oevers en overstromende graslanden vrijwel geheel verdwenen. Ook het onnatuurlijke waterpeilverloop (’s winters lager dan ’s zomers) is hier debet aan. De aanwezigheid van voldoende ondiepe en overstroombare oevers is een voorwaarde voor een grotere biodiversiteit omdat hier veel waterplanten kunnen groeien en vissen zich kunnen voortplanten en opgroeien. Het wordt als een kans gezien om met het versterken van de kusten tegelijkertijd ondiepten aan te brengen zodat daarmee de natuurwaarden worden versterkt.
- Het beheer van natuurgebieden binnendijks van Polder Zeevang en Waterland-oost is vooral gericht op weidevogels. Echter ook het watersysteem van slootjes, braken, aën en dieën kan grote hoeveelheden en diversiteit aan waterplanten en waterdieren (vissen) herbergen. Het peilbeheer, de oeverinrichting en de aaneengeslotenheid van de wateren zou hierop moeten worden ingericht.
- Natuur is een belangrijke drager van landschappelijke kwaliteit en daarmee van beleving en recreatie. Dat moet gewaarborgd worden door de verstorende aspecten van recreatie op natuur te minimaliseren door een goede zonering (en handhaving).

Waterveiligheid en -kwaliteit

- Het Markermeer en bovengenoemde binnenwateren van onder meer Zeevang en Waterland zijn door dijken en kunstwerken van elkaar gescheiden. Bij sluizen, gemalen en inlaatwerken worden in toenemende mate vispassages gerealiseerd. Een fijnmaziger netwerk van verbindingen tussen binnen- en buitenwateren

(mogelijk door de aanleg van achteroevers) draagt bij aan de hoeveelheden en soortenrijkdom van vis in binnen- en buitenwater. Dit zijn noodzakelijke maatregelen aanvullend op de visverbindingen in de afsluitdijk en de Houtribdijk, om de gehele levenscyclus van een aantal vissoorten te ondersteunen. De veenweide daalt door diepe ontwatering. Als deze ontwatering wordt voortgezet, dan verdwijnt de veenweide op de langere termijn (in minder dan 100 jaar), met al zijn landschappelijke en ecologische kwaliteiten. Omdat hierdoor bovendien het peilverschil tussen binnen- en buitenwater sterk toeneemt, komt ook de kustveiligheid op langere termijn in het geding. Immers bij een groter peilverschil tussen binnen- en buitenwater neemt de kans op afschuiven van de dijk toe. Een mogelijkheid om een waterpeil te hanteren waarbij de bodem niet daalt, is de aaneenschakeling van natte natuurgebieden.

Regionale economie en landbouw

- Natuur, landschap, de grote cultuurhistorische en archeologische waarden, een duurzame landbouw met streekeigen producten en diensten kunnen motoren zijn van de regionale vrijetijdseconomie.
- De Markermeerkust heeft een rijke visserijhistorie. De productiviteit daarvan is echter sterk verminderd door de veranderingen die het ecosysteem heeft ondergaan onder andere als gevolg van de aanleg van de Afsluitdijk. Door maatregelen voor een gezond waterecosysteem en Markermeer, Waterland en Zeevang kan de productie van vis weer toenemen. Extensieve visserij als streekproduct wordt hierdoor wellicht verantwoord. Maatregelen ter verbetering van de visstand kunnen zowel binnendijks als buitendijks worden genomen.
- Daarnaast kan ook worden gedacht aan extensieve tot intensieve teeltwijzen, onder gecontroleerde omstandigheden. Vissen, schelpdieren en kreeftachtigen zijn wellicht interessant hiervoor. Maar ook teelt van gewassen als voedsel of als biomassa zijn denkbaar. Dergelijke toepassingen langs de Markermeerkust kunnen de visserijcultuur, maar dan op nieuwe leest geschoeid, weer doen opleven. Essentieel is wel dat dit past binnen het landschap dat we willen behouden.
- Ook kan gedacht worden aan het ondersteunen van circulaire landbouw en het vergroten van de samenwerking met agrariërs/ natuurinclusieve landbouw rondom natuurkernen in Waterland-Oost met aanvullende inrichtingsmaatregelen voor maatwerk in agrarisch beheer.

3.2 Thema's, doelstellingen en principemaatregelen

Een verdere aanscherping van de kansen leidt tot de volgende thema's en doelstellingen.

3.2.1 Recreatie en toerisme

In 2017 is een vraag- en aanbodanalyse naar toerisme en recreatie uitgevoerd. In de marktanalyse is dieper ingegaan op de leefstijlen van de bezoekers en de verwachte ontwikkelingen in de vraag. De analyse is gekoppeld aan de kwaliteiten van de verschillende deelgebieden van de kustzone. Op basis daarvan is, vanuit de sector bekeken, een zonering van toerisme en recreatie voorgesteld voor de verschillende deelgebieden.

Hoorn en Koggenland

Dit is de zone waar de inwoners van Hoorn, Drechterland en Koggenland recreëren. Het aanbod aan recreatie-mogelijkheden voor de inwoners is nu beperkt. Vanuit de inwoners verwachten we een groei in de vraag naar dagrecreatie, maar deze is naar verwachting niet zo groot als in de MRA. De identiteit van de stadsbaai is een passende setting voor een drukker stadsstrand, waarbij een profilering kan plaatsvinden met de voorzieningen aan de oostzijde van de baai. Qua leefstijl kan het stadsstrand zich, ook met te ontwikkelen private voorzieningen, meer richten op vermaak, amusement en gezelligheid. Hierbij ligt een focus op oeverrecreatie. Voor het terrein Hoornse Hop kan het accent meer komen te liggen op sportieve recreatievormen. De oostzijde bedient (nu ook al) meer avontuurlijke en trendy vormen van recreatie in de vorm van kitesurfen en beachclub. Watersport is voor Hoorn een belangrijke sector. Deze sector heeft groeipotenties. Belangrijk daarbij is de kwaliteiten van het zwemwater en de bereikbaarheid van de aanleggelegenheden over water. Waterplanten kunnen deze bereikbaarheid verstoren.

In contrast op de stedelijke drukte kunnen, verder weg gelegen van de stad, meer rustige zones voor natuur-beleving worden ingericht. De natuurlijke kwaliteiten bieden bijvoorbeeld een aantrekkelijk gebied voor vogelaars (weidevogels). Daarop aanvullend biedt de Kaap en het nieuwe gemaal bij Schardam een goede locatie om de landschappelijke en historische kwaliteiten van de zone beter te beleven.

Samenhangend met de grote vraag van routegebonden recreatie vanuit Hoorn zijn veilige en aantrekkelijke verbindingen met de omgeving noodzakelijk. Zowel naar het oosten als naar het zuiden biedt de kustzone hiervoor nu nog onvoldoende mogelijkheden, terwijl de dijk daar wel goede potenties voor heeft.

Met name Hoorn heeft, met haar cultuurhistorische waarden (bijvoorbeeld VOC) en goede bereikbaarheid, kansen om dagrecreanten van verder weg en ook de citytripper uit de MRA aan te trekken. Aansluiting op de veerverbinding gaat helpen deze kansen te verzilveren. Gecombineerd met de zakelijke markt kunnen deze waarden de basis vormen om ook de hotelsector in de stad verder te ontwikkelen. Dit heeft dan voornamelijk betrekking op hotels en kleine logementen, ook mede gelet op de vraagontwikkeling in de bungalow- en kampeersector.

Zeevang

De zone Zeevang heeft in recreatief gebruik een duaal karakter. De zone ten noorden van Edam-Volendam is een relatief rustige zone waar nu met name inwoners van de regio komen. Als het gaat over dagrecreatie, is dit ook voor de toekomst de belangrijkste doelgroep. Qua leefstijl kan de zone zich meer richten op cultuur-geïnteresseerde ingetogen recreanten. Voorzieningen voor deze doelgroep kunnen zo worden uitgevoerd dat ook toeristen en recreanten van verder weg worden verleid naar deze zone te komen. Dit vormt qua aantallen een secundaire doelgroep. De noordelijke zone heeft met de ensembles rondom Warder (lintdorp, stolpen) en Etersheim (Oud Etersheim, Dik Trom, laagste punt), Etersheimbraak, het Fort Edam, het karakteristieke (veen)polderlandschap en het Markermeer genoeg in huis om de bezoeker te verrassen. Verbetering van de mogelijkheden om het Markermeer te zien en te beleven, geeft deze zone de impuls die nodig is om het recreatief gebruik te bevorderen, dit geldt met name voor fietsers. Op deze wijze kan een betere basis worden gecreëerd voor private vestigingen.

Kansrijke ontwikkellocaties voor de private sector ontstaan als voorzieningen worden geclusterd. Dit betekent op zoek gaan naar clustering en combinaties van oeverrecreatie (zwemmen en vissen), horeca, verblijfs-accommodaties en eventuele dagrecreatieve attracties. De bovengenoemde ensembles en de bestaande campings zijn de meest kansrijke locaties die tot (her)ontwikkeling kunnen komen. Koppeling aan het water blijft hier het voornaamste unique selling point. Het achterland biedt op beperkte schaal mogelijkheden voor ontwikkeling van agrotoerisme.

Edam en Volendam

De steden Edam en Volendam hebben een (inter)nationaler bereik. Aanbod en beleving zijn nu primair gericht op toeristen die zijn gericht op gezelligheid en vermaak. Samen met Monnickendam en Marken vormen zij een krachtig cluster om de MRA citytripper (voornamelijk Europeanen) in een dag(deel) een unieke beleving van het andere Holland aan te bieden en hier langer te laten verblijven. Kansen liggen op gastheerschap, verlengen van het verblijf en het richten op cultuur, het individuele bezoek en een koppeling met het fietstoerisme. Essentieel zijn goede (fiets)verbindingen, informatievoorziening en onderlinge samenwerking tussen onder-nemers (arrangementvorming). De veerverbinding met Amsterdam en andere steden aan het Markermeer is hierin ook een belangrijk element. Deze ‘basis op orde’ vormt de vruchtbare voedingsbodem voor ontwikkeling van de hotelsector. Hierbij ligt er een focus op kwaliteitsverbetering.

Gouwzee

Monnickendam vormt de magneet in deze zone, kansen komen overeen met Edam en Volendam. Monnickendam onderscheidt zich van de andere steden door haar focus op watersport. Voor de Gouwzee liggen in deze sector ook de grootste kansen. Dit vertaalt zich onder meer in ontwikkeling van jachthavens met een verbreding van het aanbod, waaronder een sterkere combinatie met landrecreatie. Ook een toename van het gebruik van de Gouwzee door de kleine recreatievaart is kansrijk. De ligging ten opzichte van de groeimarkt Amsterdam en de combinatiemogelijkheden met het achterland liggen daaraan ten grondslag.

Waterland - IJmeer

Dominant in de vraag naar recreatie in deze zone zijn de eigen inwoners en de sterkgroeiende gemeente Amsterdam. Daar ligt ook een groot deel van de uitdaging van deze zone: het bewaken van de rust en kleinschaligheid, in combinatie met een sterk groeiende vraag van buiten ten aanzien van vrijwel alle recreatievormen. Dit vraagt om een uitgekiende zonering en optimalisering van verbindingen. Vergeleken met de andere zones heeft het achterland van Waterland - IJmeer de meeste potentie voor toeristisch-recreatieve ontwikkeling (grote vraag en gebied met grote aantrekkingskracht). Dit biedt kansen voor plattelands-toerisme, zowel op het gebied van dag- als verblijfsrecreatie. Daarnaast blijft de kust ook wandelaars en (met name) fietsers trekken. Beleef- en rustpunten (in de vorm van Dijkplaatsen) aan de dijk zijn wenselijk, bijvoorbeeld gesitueerd aan de kapen. Door een focus te leggen op de bezoekers die op zoek zijn naar inspiratie, verwondering en duiding kan tegelijkertijd een invulling worden gegeven aan het inzetten op de ‘kwaliteitstoerist’.





Gelet op de bereikbaarheid vanuit Amsterdam is een grootschalige locatie voor oeverrecreatie en kitesurfen ten noorden van Amsterdam wenselijk. Voor kitesurfen neemt dit ook een deel van de druk bij de locatie Edam/ Volendam weg. Andere kansen op het gebied van waterrecreatie liggen met name op het vlak van vissen, zeilen, kanoën, sloepen en fluisterbootvaren. De karakteristieke vaarverbindingen in het achterland bieden daarvoor een uitstekende basis. Het Kinselmeer vraagt om een grondige kwaliteitsslag van (water)recreatieve voorzieningen. Het Kinselmeer is, in combinatie met de Uitdammer Die, een kansrijke locatie voor een overtoom van kleinere boten.

Waterland - IJmeer biedt goede kansen voor de ontwikkeling van nieuwe, kleinschalige verblijfsaccommodatie, bijvoorbeeld in het hotel- en bungalowsegment. Belangrijk is een eigen (aanvullende) doelgroep aan te boren. Kansrijk daarbij is de (internationale) toerist die een bijzondere accommodatie zoekt net buiten Amsterdam.

Thema recreatie en toerisme

Doelstelling	Principemaatregelen
Betere bereikbaarheid en bruikbaarheid Markermeerkust	Lokaal vernieuwen/ versterken wegennetwerk, uitzichtpunten en recreatieknooppunten (aanpassen fiets- en wandelnetwerk, Toeristisch Overstap Punten met parkeergelegenheid en horeca, voorzieningen als vlonders, vogelkijkhutten, strandjes, toegankelijke strekdammen, mini-boulevard. Let op kleinschaligheid.
Diversificatie van aanbod van verblijfsrecreatie	Meer overnachters van midden- tot hogere segment. Ontwikkelen van gevarieerd aanbod overnachtingsmogelijkheden.
Faciliteiten voor kleine watersport/ waterrecreatie	Creëren van aantrekkelijke zones voor spelevaren, kanoën, kitesurfen, zwemmen, landvast-locaties (bereikbaarheid, toegankelijkheid en informatievoorziening).
Verder ontwikkelen van het gastheerschap van recreatieondernemers	Gastheren verblijfsrecreatie krijgen een rol in de presentatie van marketing kustzone.
Meer kansen voor de sportvisserij	Verbeteren van de visstand en realiseren van voorzieningen voor de sportvisserij
Bevaarbaarheid van de kustwateren	Veiligstellen bereikbaarheid van de kust (in verband met waterplanten). Zoeken naar plekken waar het varen op het besloten water binnendijks en het varen op het grote buitenwater verbonden kunnen worden (voor kleinere recreatievaart).
Beleefbaar maken van de kust als geheel van Hoorn tot Amsterdam, of forse onderdelen, bevorderen langzaam-verkeer-routerecreatie	Doorgaande fiets- en wandelverbindingen langs de kust van Hoorn tot Amsterdam, met daarop aangehaakt lokale ommetjes. Ontwikkelen van dijkplaatsen (beleefpunten) op meerdere locaties in de kustzone.

3.2.2 Cultuurhistorie en landschap

De rijke historie en ontwikkeling van de Markermeerkust van Hoorn tot Amsterdam kan veel zichtbaarder en meer beleefbaar worden gemaakt. De dijkversterking zal nieuwe archeologische vondsten opleveren en zal een nieuw hoofdstuk toevoegen aan die historie. Hoe en waar dit wordt ingevuld, zal worden uitgewerkt.

Thema cultuurhistorie en landschap

Doelstelling	Principemaatregelen
Meer en beter beleefbaar maken van de grote cultuurhistorische en archeologische waarden van deze kust voor een brede doelgroep	Programma voor routes, locaties etc. met informatie, boek, tentoonstelling etc. Leesbare inrichting van de dijk zodat het verhaal van de dijk (heden, verleden en de toekomst) duidelijk is te zien en te snappen.
Het beter beleefbaar maken door historie te herstellen en het nieuwe daarvan te onderscheiden.	Het oude zorgvuldig herstellen en het nieuwe herkenbaar en onderscheidend vormgeven. Uitdragen van de dijk als levend monument.

3.2.3 Natuur

De kansen en doelstellingen voor natuur betreffen die kustvakken waar belangrijke natuurwaarden aanwezig zijn of waar door nieuwe maatregelen condities daarvoor worden gecreëerd. Hoofddoel voor natuur is het versterken van de basis van de voedselpiramide (schelpdieren, watervegetaties, vissen) door verbeterde inrichting en door verbindingen tot stand te brengen tussen het Markermeer en de binnendijkse gebieden. Die plekken zijn:

- De Hoornse Kustboog: Oeverdijk, tussenwater en tussenoever met een apart te reguleren peil en achter de dijk gelegen natuurgebiedjes vormen samen een natuurkern, die verder kan worden versterkt aan de Markermeerzijde. Dit kan onder meer door het realiseren van verondiepingen waardoor waterfauna omvangrijker en gevarieerder wordt.

- De oeverlanden van Schardam en Schardammer Koog: buitendijks een flink areaal potentiële achteroever(s) en binnendijks versterking van het weidevogelgebied.
- De Waterlandse Zeedijk: met daarbinnen De Nes/Uitdammer Dieën en omstreken en Kinselmeer/Polder IJdoorn en omstreken. Er liggen kansen om buitendijkse gronden en binnendijkse aën, dieën en weidegebieden als achteroevers aaneen te sluiten tot een natuurgebied. Aan Markermeerzijde kunnen verondiepingen sterk bijdragen aan vergroting en diversifiëring van waterorganismen, die weer als voedsel dienen voor vogels.

Voor deze gebieden worden plannen bedacht en uitgewerkt waarbij wordt bepaald welke maatregelen op welke locatie en schaal de beste bijdrage leveren. Bij verondiepingen wordt rekening gehouden met het in stand houden van de bereikbaarheid voor de watersport (waterareaal en verbindingen).

Thema Natuur

Kansen en doelstellingen	Principemaatregelen
Verbetering van de visstand, variatie aan watervegetaties en leefgebied voor de driehoeksmossel als aanbod voor vogels en sportvisserij.	Creëren van geleidelijke overgangen van diep naar ondiep water, luwte en rust. Maatregelen zijn verondiepingen, onderwaterdammen etc. Zorgen voor een fijnmazig netwerk van vispassages tussen Markermeer en achterland.
Verbetering en uitbreiding van foerageer-, rust- en ruigebieden voor watervogels, steltlopers, reigerachtigen, roerdomp, rietfauna etc.	Flora en fauna hebben voor een belangrijk deel voordeel bij hierboven genoemde maatregelen voor waterplanten en visstand.
Verbeteren van leefmilieu voor specifieke soorten: Noordse Woelmuis, Ringslang, etc.	Realiseren van voldoende aaneengesloten leefgebied en specifieke milieus voor voortplanting en opgroeien.
Ontwikkelen/toepassen van wijzen van natuurbeheer die tot topcondities leiden voor weidevogels en waterleven.	In gebieden waar topnatuur tot stand moet komen herbezinnen op de relatie met agrarisch beheer en gebruik, maar ook bezien of er afzetmogelijkheden zijn voor maaisel en andere producten uit deze topnatuurgebieden.

3.2.4 Waterveiligheid en -kwaliteit

De Markermeerdijken worden door de Alliantie Markermeerdijken veilig gemaakt voor de komende decennia (zie paragraaf 2.4.2 Projectplan Versterking Markermeerdijken). Bezien wordt of bepaalde natuurlijke processen (bv. plantengroei en aanzanding) de kust voor de lange termijn robuust kunnen houden waardoor grootschalig onderhoud en nieuwe versterkingen in de toekomst beperkt kunnen worden. Daarnaast wordt, in het verlengde van de doelstellingen op het gebied van natuur, de koppeling van het binnen- en buitenwater nagestreefd zodat een robuust watersysteem ontstaat.

Thema Waterveiligheid en -kwaliteit

Doelstelling	Principemaatregelen
Verondiepen kustzone door bijvoorbeeld aanzanding	Experimenten, kleinschalige projecten op basis van ervaringen elders.
Vergroten van de rol van (natuurlijke) vegetaties in de stabiliteit van de kust	Experimenten naar voorbeeld van Houtribdijk waarbij vegetatie een aanwijsbare rol krijgt in de sterkte van de zachte delen van de kustversterking. Dit bevordert de natuurwaarden maar kan ook de beheer- en onderhoudskosten beperken. Verder kan het aanleiding zijn om harde materialen op termijn te verwijderen en de kust verder te verzachten.
Bevorderen van waterconservering voor natuur	Ontwikkelen dynamische achteroeversystemen waarin water langer kan worden vastgehouden en tijdens droogte minder snel water (van ongewenste kwaliteit) hoeft te worden ingelaten.

3.2.5 Regionale economie en landbouw

Particulieren en bedrijven worden uitgenodigd om op voorgaande thema's met initiatieven en innovaties te komen die de regionale economie versterken. Kansrijke onderwerpen daarbij zijn initiatieven die gericht zijn op energietransitie, circulaire economie en klimaatadaptatie.

Door bodemdaling (veenoxidatie) staat het veenweidelandschap onder druk. Bij voortdurende ontwatering zullen grote delen ervan verdwijnen en veranderen in (diepe) droogmakerijen. Daarnaast draagt de bodemdaling sterk bij aan de emissie van broeikasgassen. Doel van dit thema is op zoek te gaan naar vormen van landbouw waarbij het veen niet meer verdwijnt maar de landbouw wel levensvatbaar blijft. Dit betekent het introduceren van landbouwvormen waarbij hoge waterstanden geen probleem vormen c.q. bevorderlijk zijn.

Er zijn in het veenweidegebied allerlei experimenten waarmee ervaringen worden opgedaan. Daarnaast is doel van dit thema om te bezien of en hoe ook langs het Markermeer aquacultures tot stand kunnen komen. Of dit slaagt, zal sterk afhangen van particulier initiatief én de mogelijkheden om dit landschappelijk goed in te passen. Locaties en specifieke maatregelen zijn daarom nog niet genoemd.

Thema regionale economie en landbouw

Doelstelling	Principemaatregelen
Versterken, diversifiëren en duurzamer maken van de regionale (en lokale) economie.	Het stimuleren en uitdagen van particulieren en ondernemingen om in bovenstaande of volgend op bovenstaande maatregelen te investeren in allerlei voorzieningen die de (vrijetijds-)economie doen groeien. Hierbij wel letten op kwaliteitsniveau en intensiteit (kleinschalig en hoogwaardig) en aansluitend op actuele thema's als circulariteit, energietransitie en klimaatadaptatie.
Verduurzaming en behouden van de concurrentiepositie door vernieuwing, vormen de hoofdopgaven voor de agribusiness. De provincie zet in op natuurinclusieve landbouw.	Aanpassing van bedrijfsstrategie, waarbij schaalvergroting en verduurzaming belangrijke uitdagingen zijn. Kansen voor maatschappelijke opgaven gericht op een duurzame en klimaatneutrale ontwikkeling (nieuwe stalsystemen, opschaling), behoud weidegang, dierenwelzijn en volksgezondheid, biodiversiteit en milieu.
Veenweide- en klimaatvriendelijke landbouw in Waterland-Oost.	Landbouwvormen ontwikkelen en toepassen die combineerbaar zijn met een dermate hoge waterstand waarbij beperkte of geen bodemdaling meer optreedt.
Minder wereldmarkt, meer streekeigen (biologische) producten: 'hofleverancier' voor Amsterdam	Stimuleren van kwaliteit boven kwantiteit, kringlooplandbouw, productinnovatie, marketing.
Productie van vis, kreeftachtigen en schelpdieren (Indien daarvoor vanuit de markt initiatieven komen en dit haalbaar blijkt).	Kennis en ervaringsontwikkeling: stimuleren start proef- en toepassingslocatie zie bv. Achteroevers Wieringermeer en Koopmanspolder, Proefboerderij Zegveld etc. Bedrijfsleven uitnodigen tot initiatief, bijvoorbeeld: extensieve duurzame, ecologische palingproductie, visproductie in veenweidegebied en kweken en afmesten van andere soorten (duurzaam).
Productie van 'natte' gewassen.	Kennis- en ervaringsontwikkeling: stimuleren start proef- en toepassingslocatie complementair op Achteroever Wieringermeer, Proefboerderij Zegveld etc. Bedrijfsleven uitnodigen tot initiatief bijvoorbeeld door: grond verwerven door overheden, instellen van een hoog peil en het aanbieden van de gronden tegen een agrarisch tarief dat past bij dat hoge peil. Dit op die plaatsen waar geen weidevogelwaarden of -doelstellingen meer zijn.



4 RESULTATEN VERKENNING AMBITIES



4.1 Overzicht ambities

In meerdere rondgangen in de regio is een aantal ambities benoemd voor het APRK. Het eerder omschreven beleid en het KROK zijn daarbij richtinggevend geweest. Genoemde partijen hebben deze ambities elk vanuit hun eigen verantwoordelijkheid aangedragen. Ambities variëren van kleinschalig, zeer concreet, snel uitvoerbaar tot grootschalig, een idee op hoofdlijnen en op middellange termijn uitvoerbaar. Onderstaand is een overzicht opgenomen van de ambities en aan welk thema zij primair invulling geven. In het overzicht komen geen ambities voor wat betreft duurzame energie. De partijen hebben een aantal ambities op dit thema voorgedragen maar deze zijn, om verschillende redenen, door de partijen niet verder ontwikkeld. Mogelijk dat op dit thema alsnog ambities worden voorgedragen gezien de ontwikkelingen binnen de Regionale Energie Strategieën. Deze ruimte is er, mits de initiatieven passen binnen het Kader Ruimtelijke Ontwikkeling Kustzone Hoorn-Amsterdam.

Project	Thema (primair)
Gehele kustzone Hoorn-Amsterdam	
Doorlopende fiets- en wandelverbinding	Recreatie en toerisme
'Dijk van een Kust'	Landschap en cultuurhistorie
Kwaliteit routenetwerk	Recreatie en toerisme
Dijkplaatsen (onderdeel projectplan dijkversterking)	Landschap en cultuurhistorie
Dijkplaatsen (aanvullend op projectplan dijkversterking/ optioneel)	Landschap en cultuurhistorie
Bloemrijke dijk	Natuur
Hoorn / Koggenland	
Stadsstrand Hoorn	Recreatie en toerisme
Natuurkern Oeverdijk	Natuur
Recreatieterrein De Hulk (binnendijks en buitendijks)	Recreatie en toerisme
Vaarnetwerk Westfriesland	Recreatie en toerisme
Zeevang	
Natuurkern Oeverlanden van Schardam en Kogen	Natuur
Cultuurtoerisme Etersheim	Recreatie en toerisme
Opknappen braken Zeevang	Natuur
Kruising Warder	Recreatie en toerisme
Fort bij Edam	Landschap en cultuurhistorie
Passage zeesluis Edam	Recreatie en toerisme
Kitesurflocatie Edam (zuid)	Recreatie en toerisme
Gouwzee	
Dijkovergang Volendam	Recreatie en toerisme
Historische scheepswerf Slobbeland	Landschap en cultuurhistorie
Route kleine watersport Gouwzee	Recreatie en toerisme
Binnenhaven Monnickendam	Recreatie en toerisme
Herinrichting Hemmeland	Natuur
Herontwikkeling De Poel	Landschap en cultuurhistorie
Waterland - IJmeer	
Natuurkern De Nes, Peereboom e.o.	Natuur
Natuurkern Waterlandse Weiden	Natuur
Natuurkern De Munt, Kinselmeer en Kinsel	Natuur
Oostoever Kinselmeer: recreatie en natuur	Recreatie en toerisme
Aanlegsteiger Kaap Uitdam - Kinselmeer	Recreatie en toerisme
Zwemstrandjes Amsterdam	Recreatie en toerisme
Vaarnetwerk Waterland en Amsterdam-Noord	Recreatie en toerisme
Natuurkern IJdoorn, Kinselbaai en Hoeckelingsdam	Natuur
Stad-landverbinding Amsterdam - Waterland	Recreatie en toerisme
Natuur in de buurt	Natuur

4.2 Gehele kustzone Hoorn-Amsterdam



Doorlopende fiets- en wandelverbinding Hoorn-Amsterdam

Initiatiefnemers	Provincie Noord-Holland en Recreatieschap Twiske-Waterland, Recreatieschap Westfriesland en gemeente Koggenland
Doel	Creëren van een doorlopende fiets- en wandelverbinding met recreatieve voorzieningen van Hoorn naar Amsterdam die zo veel als mogelijk over de top van de dijk loopt. De ligging en uitvoering hangt sterk af van de wijze van de dijkversterking en de ruimte die voorhanden is.
Fysieke maatregelen	Afhankelijk van de ruimte na de dijkversterking vindt aanleg plaats op, aan binnenzijde of langs de buitenzijde van de toekomstige dijk. Er wordt, onder andere door de situering van de opgangen, zo goed mogelijk aangesloten op bestaande (langzame) verkeerstructuren en woonwijken. Ook worden de nodige afwegingen met natuurbelangen gemaakt. Onderdeel van de maatregelen is het terugbrengen van de recreatieve voorzieningen zoals bankjes, picknicksets, fietsnietjes, dijktrappen etc. Hiervoor is een familie van ontwerpen ontwikkeld, zodat een zelfde kwaliteit van voorzieningen op en langs de hele dijk wordt gewaarborgd. Aan de hand van de nieuwe inrichting van de dijk wordt bepaald wat de meest logische en gewenste locaties zijn.
Volgende stap	De complete fiets- en wandelverbinding inclusief de recreatieve voorzieningen is uitgewerkt binnen het kader van de dijkversterking. Er is een definitieve kostenraming gemaakt. Met HHNK worden afspraken gemaakt over financiering op basis van te nemen GS-/ PS-besluiten. Ook wordt gekeken naar subsidiemogelijkheden buiten het APRK.



‘Dijk van een Kust’

Voorlopig Initiatiefnemer	Projectgroep (Bureau voor Toerisme Laag-Holland, gemeente Edam-Volendam, Alliantie Markermeerdijken, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, provincie Noord-Holland).
Beoogd initiatiefnemers	Gezamenlijke publieke partijen (gemeenten, recreatieschappen, provincie, hoogheemraadschap, metropoolregio), natuur- en landschapsorganisaties, Vogelbescherming Nederland en private partijen.
Doel	Bezoekers trekken op basis van de cultuurhistorische, landschappelijke en natuurrijke kwaliteiten van de kustzone. Beleving van het verhaal van het gebied ‘Leven aan het water’ vormt daarbij de rode draad. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan drie doelen: - Versterken van de woonomgeving (door versterking recreatiemogelijkheden en zonering recreatie) - Versterken van de regionale economie - Opvang van bewoners van en bezoekers aan de MRA, in het bijzonder Amsterdam
Fysieke maatregelen	Dijk van een Kust is niet één specifieke plek om te bezoeken, maar een samenhangende beleving van de gehele kustzone. Het concept heeft als basis het waardevolle landschap, de rijke cultuurhistorie, de verbonden natuurgebieden en de indrukwekkende dijk. Om deze basis te kunnen bezoeken, moet het bereikbaar zijn. De eerste pijler van het concept wordt dan ook gevormd door een top basisinfrastructuur aan fiets- en wandelpaden, vaarverbindingen, toeristische opstappunten (TOP’s), routes, openbaarvervoerhaltes en verhuur van vervoermiddelen. De doorgaande wandel- en fietsverbinding op en aan de dijk vormt hierin de onmiskenbare ruggengraat. Daarnaast is er een focus op de verbinding met Amsterdam en wordt het mogelijk gemaakt om allerlei rondjes te maken, waarin de dijk wordt verbonden met het achterland. Hiervoor zijn in het APRK diverse afzonderlijke projecten opgenomen. Vervolgens wordt in dit gebied op een aantal locaties extra beleving aangeboden. Bezoekers worden verleid hier naar toe te trekken. De tweede pijler geeft daar invulling aan. In de eerste plaats is dit buiten: op strategisch gelegen markante punten in het landschap via dijkplaatsen en observatieplekken. En uiteraard wordt ook ‘binnen’ het verhaal verteld: bestaande en nieuwe musea, informatiecentra, cultureel erfgoed en attracties doen dat vanuit een eigen achtergrond en thematiek. Ook hiervoor zijn in het APRK diverse afzonderlijke projecten opgenomen. De derde pijler brengt samenhang aan in de basis, infrastructuur en belevingslocaties: de overkoepelende belevingsprojecten smeden het geheel tot een samenhangend concept waarin ook naast de belevingslocaties het verhaal van het gebied continu beleefbaar is. Vooralsnog zijn de volgende concrete projecten hiervoor voorgesteld: - Sprekende meesters: op locatie verbeelden van aan de kust geschilderde meesterwerken - Informatie in het veld: verhalen in het gebied tot leven brengen, met eenvoudige markeringen of digitale technieken ontsluiting van online informatie - Publieksboek waarin het verhaal van de ontwikkeling van het landschap rond de huidige Markermeerdijk aan de hand van archeologische vondsten wordt toegelicht, in samenwerking met archeologiecentrum Huis van Hilde - Fiets- en wandelverbinding benutten als informatiedrager: om de 1 à 3 km een patroon aanbrengen in het fietspad als verwijzing naar het bijzondere van het gebied qua natuur, cultuur of landschap - Kunst: plaatsen van een aantal kunstwerken bij de dijk - Reizende expositie: dynamiek van de natuur in de kustzone wordt gepresenteerd, bijvoorbeeld aan de hand van vismigratie en vogelhabitats. Denk daarbij aan interactiviteit, game-technieken en mogelijk gebruik van augmented reality. De expositie doet diverse locaties aan zoals: horeca, informatiecentra, musea, bibliotheken - Citizen science: we nodigen inwoners en bezoekers uit om als wetenschappers het gebied te ontdekken. Zij verrichten in het gebied op een onderhoudende manier onder leiding van deskundigen onderzoek naar cultuurhistorie, waterhuishouding en natuurfenomenen, denk bijvoorbeeld aan natuurtellingen. - Theater op locatie: tijdelijk (theater)voorstellingen op of bij de dijk. De voorstellingen staan in het teken van “leven aan de dijk” en zijn met name gericht op de eigen inwoners en andere inwoners van Noord-Holland. Het momentum van 2021 is ideaal om juist de transitie van de dijkversterking te belichten. Deze projecten vormen het begin van ‘Dijk van een Kust’. Publieke en vooral private partijen zoals musea, horeca, vervoerders en culturele instellingen worden uitgenodigd om gezamenlijk tot een verdere productontwikkeling te komen. Denk aan arrangementen, evenementen, exposities, voorstellingen, rondleidingen, verhuur en vervoer.    
Volgende stap	In samenwerking met de projectgroep is een projectplan opgesteld met een voorstel voor projecten, marketing en organisatie. Dit projectplan wordt voorgelegd aan de publieke partijen ter accordering. De eerste onderdelen van ‘Dijk van een Kust’ kunnen in 2021 gerealiseerd zijn.

Kwaliteit routenetwerk

Initiatiefnemer	Recreatieschap Westfriesland en recreatieschap Twiske-Waterland
Doel	Het aanpassen van de fiets- en wandelnetwerken en TOP's naar de nieuwe routes over de versterkte Markermeerdijken, waarbij de huidige kwaliteit en eenheid in inrichtingselementen routevoorzieningen (bewegwijzering, meubilair informatievoorziening etc.) uitgangspunt is. Zo wordt een hoogwaardige beleving van omgeving en ruimtelijke kwaliteit gecreëerd. Ondersteunend aan 'Dijk van een Kust'.
Fysieke maatregelen	Het aanpassen van de fysieke recreatievoorzieningen naar de herziening van de fiets- en wandelroutenetwerken en de TOP's (bijvoorbeeld verleggen routes, extra knooppunten) en update informatievoorziening met deze aanpassingen (website, app, op borden).
Volgende stap	Subsidieaanvraag door recreatieschap, zodra uitvoering gestart kan worden (na realisering dijkversterking).

Dijkplaatsen onderdeel projectplan dijkversterking

Initiatiefnemer	Provincie Noord-Holland, Alliantie Markermeerdijken
Doel	Met dijkplaatsen wordt een nieuwe ruimtelijke laag in het dijklandschap aangebracht, met extra aandacht voor vormgeving, beleving en gebruiksmogelijkheden. Dijkplaatsen worden ingezet om op een onnadrukkelijke manier iets over de geschiedenis, het heden en de toekomst van het dijklandschap te vertellen. Ze vormen daarmee een belangrijke pijler onder 'Dijk van een Kust'. Een dijkplaats nodigt uit om even rust te houden tijdens een wandel-, fiets- of vaartocht en het landschap en het verhaal van de kustzone tot je te nemen. De te plaatsen recreatieve voorzieningen maken onderdeel uit van de ontwerpfamilie van de langs de gehele dijk te plaatsen voorzieningen.
Fysieke maatregelen	Op vijf locaties worden de mogelijkheden voor dijkplaatsen in het ontwerp van de dijkversterking verkend: - Etersheim - Drie locaties in de polder Zeevang (tussen Warder en Edam) - Kaap Kinselmeer
Volgende stap	Participatieproces met bewoners en andere betrokkenen betreffende ligging en invulling van de dijkplaatsen.

Dijkplaatsen aanvullend op projectplan dijkversterking (optioneel)

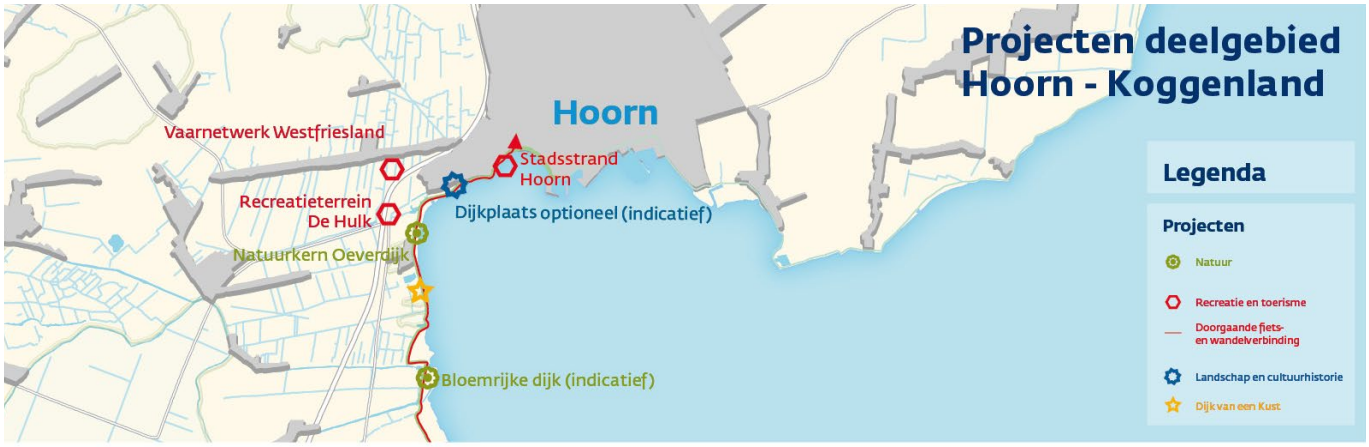
Initiatiefnemer	Provincie Noord-Holland
Beoogde initiatiefnemer	Desbetreffende gemeente
Doel	Aanvullend op de vijf dijkplaatsen die onderdeel vormen van het projectplan dijkversterking wordt langs de dijk gezocht naar andere locaties die zich lenen om tot dijkplaats ontwikkeld te worden. Vooralsnog zijn daarbij nu tien zoeklocaties in het vizier: - Galgenbocht (Hoorn) - Uitkijkbrug naar vooroever (Hoorn) - Scharwoude (Koggenland) - De Weel/De Bedijkte Waal (Koggenland) - Warder, verlengde Dorpsstraat (Edam-Volendam) - Volendam (Edam-Volendam) - Jan Hagelhoek (Waterland) - De Nes (Waterland) - Uitdam (Waterland) - Blauwe Hoofd (Amsterdam)
Fysieke maatregelen	De verschijningsvorm van de dijkplaatsen kan onderling sterk verschillen. Soms heeft de verschijningsvorm betrekking op een verbrede kaap met rustvoorzieningen, maar het kan ook betrekking hebben op het architectonisch bijzonder vormgeven van een geplande (recreatie) voorziening. Een voorbeeld daarvan kunnen de bruggen zijn bij het stadsstrand Hoorn. De te plaatsen recreatieve voorzieningen maken onderdeel uit van de ontwerpfamilie van de langs de gehele dijk te plaatsen voorzieningen.
Volgende stap	Per potentiële dijkplaats samen met de betrokken stakeholders tot een verdere uitwerking komen wat betreft programma, ontwerp en financiële consequenties.

Bloemrijke dijk

Initiatiefnemers	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
Doel	Biodiversiteit van de Markermeerdijk maximaliseren door soortenrijke vegetatie te ontwikkelen: van kruin tot teen. Daarmee ook versterking van de functie van ecologische verbindingszone.
Fysieke maatregelen	Er is een eerste verkenning naar de mogelijkheden uitgevoerd. Een aantal maatregelen is gewenst: - Een geschikt zavelig substraat; - Een geschikt veelsoortig mengsel met als basis Frans Raaigras (Glanshaver); - Een geschikt beheer van 1 à 2 maal per jaar maaien en afvoeren; - Een gradiëntrijke overgang van droog naar nat en bij voorkeur een plasberm. Hoe grootschaliger en hoe meer continuïteit, hoe beter. Afwegen tegen andere belangen als woonomgeving, cultuurhistorie, architectuur etc.
Volgende stap	Er blijkt perspectief te zijn voor uitwerking, initiatief ligt bij HHNK. Uitwerking in participatie met bewoners en boeren belangrijk.



4.3 Hoorn / Koggenland



Stadsstrand Hoorn

Initiatiefnemer	Gemeente Hoorn
Doel	Realiseren aantrekkelijk stadsstrand met bijbehorende recreatieve en infrastructurele voorzieningen voor bezoekers en bewoners.
Fysieke maatregelen aanleg	- Aanleg van ca. 500 parkeerplaatsen, waarvan ca. 130 alleen voor gebruik tijdens piekmomenten. - Combineren fietsers en auto's op een fietsstraat. Wandelpad op de kruin van de oeverdijk, fiets-/wandelverbinding van het stadsstrand met Westerdijk aan waterzijde langs de schouwburg langs de Westerdijk. - Verbindingen voor fietsers en wandelaars van de wijk Grote Waal naar de bestaande dijk. - Verbindingen voor auto's, fietsers en wandelaars vanaf de bestaande dijk naar het Stadsstrand en de Galgenbocht. - Duiksteiger en aanlegsteiger. - Kitesurflocatie. 
Volgende stap	Nadere optimalisering van het ontwerp voor het stadsstrand, actuele kostenraming en besluitvorming bij de gemeente over de financiering van het stadsstrand najaar 2020.



Natuurkern Oeverdijk

Initiatiefnemers	Provincie Noord-Holland in overleg met Staatsbosbeheer, RWS, HHNK en Alliantie Markermeerdijken
Doel	De oeverdijk, de Hulk en het tussenwater worden een natuurkern bij de versterking van de Markermeerdijken: met name voor water- en kustvogels en voor het waterecosysteem (vooral visstand). Er komen vispassages in de in-/ uitlaatwerken voor het tussenwater. Aanvullende doelstelling: Combineren van het op diepte brengen/ houden van recreatiewateren ten behoeve van bevaarbaarheid, met verondieping van en waterrie ontwikkeling in de kustwateren, daar waar de natuur vanuit recreatieoptiek haar gang kan gaan.
Fysieke maatregelen aanleg	Baggeren en overdimensioneren van vaarroutes en vaarwater zodat waterplanten geen kans krijgen. Voordeel hiervan is dat er meer dieper water ontstaat in het Markermeer, hetgeen erg belangrijk is voor de visstand. Uitkomende grond en specie worden gebruikt om verondiepingen tegen de natuurkern van de oeverdijk aan te realiseren. Om dit materiaal vast te houden worden grondkeringen onder water aangebracht. Deze steken niet boven water uit en zorgen bovendien voor luwte. Een deel van deze verondieping zal worden voorzien van waterriet: een belangrijk ontbrekend deelhabitat voor vissen. Verondiepingen kunnen in aanleg deels tot rond of boven de waterlijn worden aangebracht: daarmee vormen ze zeer geschikt foerageergebied voor water-, weide- en kustvogels. De overige inrichting van de natuurkern geschiedt door de Alliantie Markermeerdijken binnen de kustversterking. 
Volgende stap	Schetsontwerp opstellen eind 2020, afstemmen op MIRT-proces PAGW (RWS). Draagvlak verkennen bij waterrecreatiesector en bij gemeenten en haar bewoners. Tevens bruikbaarheid grondstromen Alliantie bepalen. Planning verloopt synchroon aan realisatie oeverdijk door Alliantie.

Recreatieterrein De Hulk (binnendijks en buitendijks)

Initiatiefnemer	Recreatieschap Westfriesland en gemeente Koggenland
Doel	Versterking van recreatiemogelijkheden Hoorn en natuurwaarden (biodiversiteit) en invulling geven aan 'Dijk van een Kust' (bij badhuis). Specifiek wordt ingezet op het verbeteren van de recreatieve verbindingen tussen Hoorn en het zuidelijk gelegen buitengebied, het verbeteren van bereikbaarheid kustzone (waaronder stadsstrand) en het leggen van verbindingen binnendijks en buitendijks. Op termijn wordt beoogd het ondernemend vermogen te versterken (bv. sportieve recreatie, evenementen, horeca en verblijfsrecreatie). In een volgende fase wordt ook onderzocht of de verbinding onder het spoor geoptimaliseerd kan worden.
Fysieke maatregelen	De volgende maatregelen worden genomen: - Wandelverbinding met Dwaalpark - Realiseren/ opwaarderen fiets- en wandelverbinding vanaf Scharwoude - Wandelverbinding aansluiting bij horeca "Ootje Konkel" - Badhuis "bijzonder maken" - Natuurvriendelijke oevers en visplekken - Biodiversiteit bij TOP - Parkeren herstructureren - Boothelling - Verbeteren visbiotoop - Lapidarium (stenentuin), vooralsnog hier geprojecteerd, locatiestudie wordt nog uitgevoerd, kan ook ergens anders landen
Volgende stap	Verdere uitwerking, planvorming en realisatie kan starten in 2021.

Vaarnetwerk Westfriesland

Initiatiefnemer	Recreatieschap Westfriesland en gemeenten Hoorn en Koggenland
Doel	Verbeteren van de bereikbaarheid van de kustzone voor inwoners van Hoorn en Koggenland in combinatie met optimalisering van het vaarnetwerk.
Fysieke maatregelen	In Hoorn worden vanuit de wijk drie fiets- en wandelverbindingen gerealiseerd. Fietsopgangen naar de dijk. Dit zijn verbindingen voor fiets en voetganger vanuit de wijk naar de Westfriese Omringdijk. Voor de westelijk/ zuidelijk gelegen brug is het wenselijk dat deze op voldoende doorvaarhoogte (1,25 m) wordt gerealiseerd. Daarnaast zijn de verbindingen met het achterland van belang. Hiervoor zijn in de gemeente Koggenland twee knelpunten in de vaarroute door de polder Westerkogge.
Volgende stap	Verdere uitwerking, planvorming en realisatie kan op korte termijn starten.

4.4 Zeevang



Natuurkern Oeverlanden van Schardam en Schardammer Koog

Initiatiefnemer	Provincie Noord-Holland in samenwerking met SBB, Vogelbescherming Nederland, RWS.
Doel	Realiseren waterrijke gevarieerde natuurzone met kraamkamerfunctie voor waterdieren (vis) en natte verbindingen met achterland en Markermeer. Ontwikkeling in nauwe samenwerking met campinghouder, jachthaven en bewoners en zo mogelijk verbeteringen voor hun belangen inpassen.
Fysieke maatregelen aanleg	Verondieping Markermeerkust in combinatie met bevaarbaar maken/ houden toegang tot de jachthaven. De oeverlanden bieden daartoe uitstekende kansen. Dat kan grofweg op twee manieren: - Een autonoom volledig zelfstandig peilbeheer met alleen lokale vergravingen ten behoeve van de watersysteeminrichting; - Integrale ophoging van de Kogen zodat deze gedurende late winter/ vroeg voorjaar in open verbinding met het Markermeer kunnen worden gesteld. Buiten deze seizoenen wordt een eigen peilbeheer gerealiseerd. Oeververbindingen voor reptielen, amfibieën en kleine zoogdieren. Binnendijkse kleinschalige moerasjes en boezemlanden (diepe deel Schardammer Koog en de Westerkoog) herstellen. Ook het realiseren van waterriet is een essentieel onderdeel van de aanpak in combinatie met verondieping. Verondieping kan deels met specie uit te verdiepen vaargeulen ten behoeve van de dijkversterking of waterrecreatie. Op termijn kan worden gedacht aan voorland ontwikkeling, voor natuur, recreatie en om ingrijpende, toekomstige dijkversterkingen te kunnen beperken. Dergelijke maatregelen zijn nieuwe projecten die met HHNK en RWS moeten worden opgepakt. Recreatief gebruik wordt ontwikkeld dat past bij de natuurwaarden en cultuurhistorische waarden.
Volgende stap	Een begin zou kunnen worden gemaakt bij de Oosterkoog en binnendijkse moerasjes en daarna Floriskoog, Rietkoog en verondiepingen. Het schetsontwerp is gereed. Samen met SBB, RWS, bewoners Schardam en campinghouders moet dit verder uitgewerkt worden: planvorming gereed eerste kwartaal 2021. Afstemming zoeken met PAGW-proces.





Cultuurtoerisme Etersheim

Initiatiefnemers	Stichting Etersheimerbraak in samenwerking met gemeente Edam-Volendam, informatiecentrum De Breek en Alliantie Markermeerdijken.
Doel	Bij Etersheim komen meerdere troeven samen die gezamenlijk veel potentie hebben voor de ontwikkeling van cultuurtoerisme en educatie: het Schooltje van Dik Trom, informatiecentrum De Breek, Etersheimbraakmolen, laagste punt van Noord-Holland, variatie waterpeilen polders, historie van verdronken dorp Oud Etersheim. In een integraal cultuurtoeristisch project kan het gebied tot ontwikkeling komen. Met als doel het versterken van beleefbaarheid en toegankelijkheid van de kustzone. Initiatief vormt onderdeel van 'Dijk van een Kust'.
Fysieke maatregelen	Maatregelen hebben betrekking op het versterken van de bereikbaarheid, versterken cultuur-historie en beleving en informatievoorzieningen. Zie de kaart voor een overzicht van de gewenste voorzieningen. Locatie aanlegsteiger is een zoekzone tussen 2 en 5. 
Volgende stap	Start uitvoering tijdelijk Archeologisch minimuseum vindt waarschijnlijk al plaats in 2020. Verdere afstemming noodzakelijk over uitvoering en ligging van de steiger en ontsluiting, mogelijkheden combinatie met dijkplaats Etersheim verkennen. Stichting gaat op zoek naar subsidies en fondsen voor cultuurhistorie en beleving. Stapsgewijs wordt zo gewerkt aan de realisering van de ambities.

Opknappen braken Zeevang

Initiatiefnemer	Staatsbosbeheer
Doel	Braken zijn vaak erg ondiep, hebben soms een zeer voedselrijke waterbodem en zijn daarom ecologisch vaak minder bijzonder en gevoelig voor algenbloei. Doel is de ecologische kwaliteiten te verbeteren.
Fysieke maatregelen aanleg	Braken weer tot gevarieerde natuurgebiedjes opknappen: het betreft Koogbraak (tussen Schardam en Etersheim); Moordenaarsbraak (ten zuiden van Warder) en de Grote Braak (ten noorden van Edam). Wellicht ook gracht Fort Edam ontsluiten voor vissen. Maatregelen nog uitwerken per braak. Denk aan baggeren, herinrichten oeverzones en vogelspotplekken. Voorbeeld van een goed functionerende herstelde braak is de Zandbraak ten zuiden van Warder. Met Alliantie MMD bepalen of de steunberm van de dijk aan de binnenzijde kan worden ingericht als natte verbindingszone tussen de braken. 
Volgende stap	Per braak plan opstellen met maatregelen, hoeveelheden en kosten.

Kruising Warder

Initiatiefnemer	Gemeente Edam-Volendam
Doel	Verbeteren van bereikbaarheid (recreatievoorzieningen) dijk in combinatie met verbeteren verkeersveiligheid en versterking landschap. Zoeken naar combinatie met kitesurfvoorzieningen.
Fysieke maatregelen	- Realiseren van (overflow) parkeervoorzieningen - Creëren van bereikbaarheid voor mindervaliden - Aankleding kruising (klinkers, verkeersmeubilair) - Inrichting kitesurflocatie
Volgende stap	Conceptontwerp is met betrokken partijen besproken. Prioriteitstelling in wensen is aangegeven en voorstel financiering besproken. Op basis hiervan volgend ontwerp maken en deze voorleggen aan stakeholders.

Fort bij Edam

Initiatiefnemer	Staatsbosbeheer
Doel	Het Fort, onderdeel van de Stelling van Amsterdam, is een markant onderdeel van het verhaal van de dijk. Het vormt daarmee ook een belangrijke pijler in 'Dijk van een Kust'. Het is wenselijk dat, met respect voor het huidige gebruik en zonder meer automobiliteit te genereren, het fort meer open te stellen voor bezoekers. Samenwerking met private partijen (denk aan eenvoudige horeca) is daarbij noodzakelijk.
Fysieke maatregelen	- Inrichting Genieloods en andere onderdelen van het fort als expositie en ontvangstruimte - Verbeteren toegankelijkheid fort door extra wandelverbinding
Volgende stap	Staatsbosbeheer en gemeente verkennen de ontwikkelruimte binnen de randvoorwaarden die door de gemeente worden gesteld. Op basis daarvan kunnen private partijen worden benaderd door Staatsbosbeheer. Een kansrijke kandidaat heeft zich inmiddels aangediend.

Passage Zeesluis Edam

Initiatiefnemer	Recreatieschap Twiske-Waterland
Doel	Passeerbaar maken van oude Zeesluis voor wandelaars en fietsers zodat een doorgaande (fiets) verbinding ontstaat.
Fysieke maatregelen aanleg	Toegankelijk maken van de sluis(deuren) zodat een veilige verbinding ontstaat tussen noord en zuid. Fietsers kunnen de sluis passeren met de fiets aan de hand. Maatregelen moeten rekening houden met de historische waarde van de sluis.
Volgende stap	Financiering van inrichtingsvariant op orde krijgen. Daarna kan het participatietraject worden gestart en toegewerkt naar een definitief ontwerp.

Kitesurflocatie Edam-zuid

Initiatiefnemer	Gemeente Edam-Volendam
Doel	Verbeteren waterrecreatiemogelijkheden in kustzone door de ontwikkeling van een kitesurflocatie. Tevens bijdrage leveren aan tegengaan wild parkeren langs de dijk.
Fysieke maatregelen	Voor een kitesurflocatie zijn de volgende aspecten noodzakelijk: (schuin) aanlandige en onbelemmerde wind, bereikbaarheid over land, ruimte op land en water, parkeergelegenheid, veilig water in kunnen lopen, informatieborden indien van toepassing, ruime obstakelvrije plek om de kites te landen en te starten (veiligheid), ruime plek op het water (veiligheid), geen obstakels op het land en in het water (veiligheid), gunstige ligging ten opzichte van de dominante windrichtingen in Nederland, goed bereikbaar per auto (populariteit), informatievoorziening. Gewenste voorzieningen zijn een ondiep aflopende bodem aan de oever, zandstrand, omkleedgelegenheid en toilet/horeca.
Volgende stap	Vanuit RWS is al aangegeven dat er geen nautische bezwaren zijn aan deze locatie. Natuuronderzoek wordt uitgevoerd of kitesurfen op deze locatie in conflict komt met natuurwaarden. Indien hier geen nadelige effecten worden verwacht, kan de gemeente de verdere voorbereiding van de planuitwerking op zich nemen.



4.5 Gouwzee



Dijkovergang Volendam

Initiatiefnemer	Gemeente Edam-Volendam
Doel	Verbeteren leefbaarheid, verkeersveiligheid en belevingswaarde in Volendam door het tegengaan van gemotoriseerd verkeer op het Havendijkje en Noordeinde.
Fysieke maatregelen	Nieuwe ontsluiting naar buitendijkse parkeerplaats bij Hotel Spaander door een dijkovergang te creëren bij 'het strandje van Willem' (Noordeinde).
Volgende stap	Verdere uitwerking van het ontwerp door Alliantie Markermeerdijken in afstemming met gemeente Edam-Volendam.

Historische scheepswerf Slobbeland

Initiatiefnemer	Gemeente Edam-Volendam
Doel	Met de realisatie van de historische scheepswerf wordt de rijke cultuurhistorie van Volendam zichtbaar en beleefbaar gemaakt. Een deel van het initiatief kan beschouwd worden als een uitwerking van 'Dijk van een Kust' (expositie, ontvangstruimte, bereikbaarheid locatie). Samenwerking vindt plaats met Vereniging Behoud Volendammer Botters, Odion en een Social Firm als werkervaringsplaats.
Fysieke maatregelen	Realisatie historische scheepswerf met als specifieke ontvangstvoorzieningen: - Inrichting in expositie en ontvangstruime - Verbetering van bereikbaarheid en toegankelijkheid voor bezoekers - Aantakken op fiets- en wandelverbinding - Steiger voor sloepen en kleine bootjes (eventueel)
Volgende stap	Gemeente Edam-Volendam werkt het ontwerp uit met een bouwteam. Begin 2021 is de start bouw gepland. Het project gaat een regionaal verhaal vertellen over de scheepswerven, denk daarbij aan een verbinding met scheepswerf Edam en zo mogelijk ook Hoorn. Met onderwijs wordt een meester-gezel project gestart voor onderhoud van de Volendammer Botters (Kwakken).

Vaarroute kleine watersport Gouwzee

Initiatiefnemer	Recreatieschap Twiske-Waterland of gemeente Waterland
Doel	Ontwikkelen waterrecreatie in afstemming op natuurwaarden.
Fysieke maatregelen	Ontwikkeling van een vaarroute voor kleine watersport (kanoën, SUP-pen, roeien) in de Gouwzee tussen Volendam, Marken en Monnickendam (bewegwijzering en aanlegsteigers). Bij voorkeur in combinatie met overdraaglocaties naar binnenwater van Waterland en Monnickendam. Mogelijke locaties voor steigers/overdraagplaatsen bij: - kruising Bereklauw – Waterlandse Zeedijk (overdraagplaats) - Jan Hagel (in combinatie met ambitie dijkplaats, minder prioriteit) - surfstrandje Gouwzee (bij kruising Waterlandse Zeedijk), mogelijk ook gebruik door vissers en sloepen, bij voorkeur in combinatie met oversteekplaats naar Oosterpoel (gecompliceerd vanwege verkeersveiligheid en rietoevers) - zoeklocatie Volendam - afstemming met overdraagplaats Monnickendam (zie ambitie Binnenhaven Monnickendam) Aanlegsteigers kunnen mogelijk gecombineerd worden met visvoorzieningen.
Volgende stap	Bespreken ambitie met deelnemers recreatieschap: gemeenten en provincie. Bepalen wie initiatiefnemer wordt. Vervolgens uitwerken mogelijkheden.

Binnenhaven Monnickendam

Initiatiefnemer	Gemeente Waterland
Doel	Optimaliseren waterrecreatiemogelijkheden ter stimulering regionale economie. Vergroten gastvrijheid binnenhaven naar passanten, waaronder rivercruises en bruine vloot.
Fysieke maatregelen	- upgrade of nieuwe passantensteiger (op andere locatie) voor aanleg van charters - aanlegsteiger veerdienst - aanlegkade voor Bruine Vloot in plan Galgeriet (met bijbehorende voorzieningen zoals elektra, afvalinzameling, bolders) - aanpassing steigers (boodschappensteiger, passantensteiger voor sloepen) - overdraagplaats voor kanoërs (binnen - buitenwater)
Volgende stap	Nadere standpuntbepaling door gemeente ten aanzien van de gewenste maatregelen. Besluitvorming inzake financiering opstarten.

Herinrichting Hemmeland

Initiatiefnemer	Gemeente Waterland
Doel	Optimalisering van de natuurwaarden van Galgenriet inclusief de omliggende wateren in afstemming met het intensief recreatief gebruik van Hemmeland en de ontwikkeling van Galgeriet.
Fysieke maatregelen aanleg	Maatregelen kunnen betrekking hebben op: - Verbetering watersysteem voor natuur - Ruimte voor vispaaigebied - Verbetering habitat water/ moerasvogels
Volgende stap	Gemeente werkt een inrichtingsschets uit. Afstemming met project natuurkern De Nes en omgeving zoeken.

Herontwikkeling De Poel

Initiatiefnemer	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
Doel	Het monumentale gemaal De Poel verliest zijn functie als gemaal. Dit biedt mogelijkheden voor herontwikkeling van het gebouw. Het gemaal vormt een belangrijke pijler in 'Dijk van een Kust'. Samenwerking met private partijen (denk aan eenvoudige horeca, ijszeilvereniging, verhuur bootjes) is gewenst.
Fysieke maatregelen	- Herinrichting van gemaal (expo, horeca) - Verbeteren bereikbaarheid en parkeergelegenheid - Verbinding met het binnendijkse water - Steiger voor verhuur van fluisterboten
Volgende stap	In opdracht van hoogheemraadschap wordt een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar mogelijkheden voor herontwikkeling. Verschillende ambitieniveaus worden verkend. Op basis van haalbaarheid worden vervolgstappen geformuleerd. Private partijen zijn in het vizier.



4.6 Waterland - IJmeer



Natuurkern De Nes, Peereboom e.o.

Initiatiefnemer	Staatsbosbeheer, in samenwerking met Vogelbescherming Nederland en provincie Noord-Holland.
Doel	Ontwikkelen van een bijzondere plek voor natuur en natuur- en landschapsbeleving.
Fysieke maatregelen aanleg	Verbeterde waterhuishouding voor weidevogels. Oevers en wateren meer inrichten voor ontwikkeling visstand. Oosterpoel inrichten zodat stabiele rustige oevers, luwte en meer helderheid ontstaan ten behoeve van de visstand etc. Polder De Nes wordt wetland voor visstand, weide-, water- en kustvogels. Verschillen in maaiveld-/ waterbodemhoogte aanbrengen. Water zo nodig inlaten vanuit Markermeer en zo nodig bufferen ten behoeve van de watervoorziening Peereboom en Oosterpoel. Vluchthaven wordt een rustige baai met verondieping en luwte voor water- en kustvogels en visstandsontwikkeling. Visverbindingen tussen Oosterpoel en De Nes en De Nes en Markermeer. Kaap De Nes wordt een bijzondere plek voor beleving van 'bij elkaar komende' landschappen met uitzichtpunt, kleinschalige verblijfplek, parkeergelegenheid etc. Wellicht kan in de zuidoosthoek van de Gouwzee (Buiten Nes) herstel en uitbreiding van rietlanden plaatsvinden. Wellicht ook openbaar(der) maken van de ruimte bij windturbines op het eind van de dam en het verbeteren van aanmeermogelijkheden. Een uitzichtpunt inclusief enkele fietsparkeerplaatsen zou veel waarde toevoegen.
Volgende stap	Er is gestart met de uitwerking tot inrichtingsschets voor het gehele gebied, in eerste aanleg om het streefbeeld voor natuur scherp te krijgen met daarop afgestemd recreatie en toerisme. Intensief participatieproces met betrokken boeren en grondeigenaren. Vanuit de agrariërs wordt een toekomstperspectief opgesteld dat zal worden meegenomen in het proces. Mogelijkheden worden verkend om project op te nemen in de PAGW.



Natuurkern Waterlandse Weiden

Initiatiefnemer	Particuliere grondeigenaar samenwerking met Staatsbosbeheer
Doel	Ontwikkelen van een bijzondere plek voor natuur en natuur- en landschapsbeleving met de volgende ecologische doelstelling: - Top weidevogelgebied - Botanisch (blauwgraslanden) - Waterecosysteem (vissen, andere waterorganismen en vegetatie) - Ondiep en luw buitenwater met waterrietlanden 
Fysieke maatregelen aanleg	Het gebied is vrijwel geheel privaat eigendom op enkele kleinere percelen langs de randen, die van Staatsbosbeheer zijn. De particuliere grondeigenaar wil hier een top weidevogelgebied realiseren. De eerste fase is aanpassing van de waterhuishouding (beëindigen onderbemaling) in het oostelijke gedeelte, in combinatie met optimaal weidevogelbeheer. In een vervolg worden de sloten en oevers van de Uitdammer Die natuurlijker ingericht waardoor paai- en opgroeigebied voor vissen en andere waterorganismen kan ontstaan. Ook herstel en aanleg van greppels draagt hieraan bij aan de kwaliteit voor weidevogels. Op de lange termijn toewerken naar slim aan- en afvoersysteem (naar voorbeeld van De Munt) waardoor het grootste deel van het gebied een goede ecologische kwaliteit krijgt. De schaal van deze maatregelen wordt stap voor stap uitgebouwd, al naar gelang de natuurkern uitgroeit. Onderzocht kan worden of een aparte vispassage tussen Uitdammer Die en Markermeer op termijn toegevoegde waarde heeft. De realisatie van ondiep kustwater met waterrietvelden voegt veel toe aan de kwaliteiten van het Markermeer maar levert ook deelhabitats voor organismen die binnendijks leven. Maatregelen hiervoor moeten nog worden uitgedacht, samen met het gebied.
Volgende stap	Aanpassen beheer en waterhuishouding van het eerste gebiedsdeel van 46 ha. Hiervoor zijn plannen in de afrondingsfase. Start realisatie kan op korte termijn. Indien de visstand (en de paaimogelijkheden) in het gebied goed kan worden verbeterd, dan kan op middellange termijn worden gedacht aan een visverbinding met het Markermeer (wellicht via de Uitdammer Die). Op korte termijn wordt gedachtenvorming rond de kustwateren met het gebied opgepakt. Mogelijkheden worden verkend om project op te nemen in de PAGW.



Natuurkern De Munt, Kinselmeer en Kinsel

Initiatiefnemer	Trekker bestaande natuurdelen: Staatsbosbeheer Hygiënische/ ecologische deel watersysteem: voorlopig provincie Noord-Holland
Doel	Ontwikkelen van een bijzondere plek voor natuur en natuur- en landschapsbeleving met een meervoudige doelstelling: - Verbeteren van/ experimenteren met de waterkwaliteit - Top weidevogelgebied - Botanisch (blauwgraslanden) - Waterecosysteem (vissen, andere waterorganismen en vegetatie) - Verondiepen en waterriet kustwateren - Wellicht een vispassage tussen Kinselmeer en IJmeer - Extensieve, deels natuurgerichte recreatie op en langs Oostzijde Kinselmeer, wellicht ook aanhaken op vaarroutes in Waterland 
Fysieke maatregelen aanleg	De Munt en Kinsel zijn nu al redelijk tot goed functionerende weidevogelgebieden met op onderdelen een goede botanische kwaliteit. Verdere verbetering van de botanische kwaliteit, ontwikkelen van het waterecosysteem en een eenduidig beheer is hier de ambitie. Wellicht alternatieve wateraanvoer voor De Munt uit Markermeer. Volgens metingen van HHNK is de maaiveldhoogte de laatste decennia bijna 0,2 m toegenomen als gevolg van vernatting. Ook komt veengroei zeer lokaal tot stand. Proberen deze aanpak uit te breiden in het gebied.
Volgende stap	Een maatregelenplan maken: - Verbeteren milieuhygiëne Kinselmeer; - Verbeteren wateraan- en -afvoer ten behoeve van de waterkwaliteit voor natuur en recreatie; - Inrichtingsmaatregelen landzones (naar voorbeeld Waterlandse Weiden); - Inrichtingsmaatregelen oevers en watersysteem Kinselmeer ten behoeve van natuur en recreatie (zoneren); - Verondieping en ontwikkeling waterriet kustwater. Mogelijkheden worden verkend om project op te nemen in de PAGW.



Oostoevers Kinselmeer: recreatie en natuur

Voorlopige initiatiefnemer	Provincie Noord-Holland
Beoogde initiatiefnemer	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Recreatieschap Twiske-Waterland of gemeente Amsterdam in samenwerking met Staatsbosbeheer en particuliere organisaties
Doel	Ontwikkeling recreatie op en aan het Kinselmeer, in samenhang met verbetering van de natuur- en milieuwaarden. Project wordt ingebed in een bredere gebruiksvisie op de dijk en dijkzone. Eerste (no regret) fase voor een integraal project Kinselmeer.
Fysieke maatregelen	Recreatie: - beperkt aantal vis-, zwem- en aanlegsteigers (of talud) aan oostzijde Kinselmeer - recreatiestrandje met te-water-laatplaats - kano-overdraagplaats, afgestemd op natuurwaarden van onder meer Kinselbaai - afstemmen met dijkplaats Kinselmeer (buitendijkse oriëntatie) Natuur: In een eerste stap enkele percelen langs de dijk afplaggen ten behoeve van vernatting en herstel van de natuurlijke veenbodem (indien technisch realiseerbaar in verband met de dijkversterking). De oevers van het Kinselmeer worden bij voorkeur natuurlijker ingericht (en gestabiliseerd) waardoor paai- en opgroeigebied voor vissen en andere waterorganismen kan ontstaan. Ook het aanbrengen van onderwatersubstraten (dood hout) draagt hieraan bij. Onderzocht kan worden of een aparte vispassage tussen Kinselmeer en Markermeer op termijn toegevoegde waarde heeft.
Volgende stap	Hoogheemraadschap, recreatieschap, gemeente en provincie maken vanuit een visie op het gebruik van de dijk(zone) een inrichtingsplan (inclusief financieringsvoorstel) voor de oostoever en leggen deze voor aan stakeholders. Afstemming zoeken met de dijkplaats Kinselmeer.

Aanlegsteiger Kaap Uitdam – Kinselmeer

Initiatiefnemer	Gemeente Amsterdam
Doel	Verbeteren recreatiemogelijkheden watersport
Fysieke maatregelen	Aanlegsteiger, zoekzone traject Kaap Uitdam – Kinselmeer. Mogelijk in combinatie met andere (water)recreatievoorzieningen en wellicht gebruik maken van tijdelijke aanlegvoorzieningen dijkversterking.
Volgende stap	Nadere uitwerking van ambitie door gemeente Amsterdam.

Zwemstrandjes Amsterdam

Initiatiefnemer	Gemeente Amsterdam
Doel	Verbeteren recreatiemogelijkheden inwoners Amsterdam
Fysieke maatregelen	Aanleg van zwemstandje met eenvoudige voorzieningen tussen Kaap Uitdam – Kinselmeer. Gericht op fietsers.
Volgende stap	Nadere uitwerking van ambitie door gemeente Amsterdam.

Vaarnetwerk Waterland en Amsterdam-Noord

Initiatiefnemer	Recreatieschap Twiske-Waterland
Doel	Verbeteren van het recreatief vaarnetwerk, met een focus op fluisterboten en andere kleine vaartuigen. Afstemming met (toekomstige) natuurwaarden. Als ambitie geldt het herstel van de historische melkschuitroutes waarmee Waterland met Amsterdam-Noord wordt verbonden.
Fysieke maatregelen	Het huidige sloepennetwerk kent met name in Waterland-Oost een aantal knelpunten dan wel mogelijke verbeterpunten (voorlopige inventarisatie): - Baggeren Zwaksloot (vaarwegbeheerder HHNK) - Herstel vaar- (en schaats)route Zuiderwoude – Uitdam (Alewijksloot): twee bruggen verhogen (naar 1,30 m) - Onderwaterpuin afvoeren bij brug Zuiderwoude en Pierebaan (vaarwegbeheerder HHNK) - Rustplaatsen en bewegwijzering - Bevaarbaar maken Holysloter Die (baggeren en twee bruggen vormen een knelpunt): vaarwegbeheerder HHNK - Overdraagplaats kano's bij Kinselmeer - Vaarverbinding met Amsterdam-Noord: knelpunt net buiten de ring bij Beemsterstraat - Oostelijk traject knooppunt 48 – 49 - Goudriaankanaal: knelpunten opheffen (bruggen)
Volgende stap	Opstellen en uitvoeren regionaal projectplan vaarrecreatie Waterland door te bepalen initiatiefnemer. Daarbij nauwe afstemming met de natuurontwikkelingsprojecten in dit gebied (watersport en natuur gaan in deze zone niet altijd even goed samen).

Natuurkern IJdoorn, Kinselbaai en Hoeckelingsdam

Initiatiefnemer	Trekker Polder IJdoorn en oeverlanden: Natuurmonumenten Trekker Hoeckelingsdam en Kinselbaai: Rijkswaterstaat
Doel	Verbeteren omstandigheden weide-, water- en moerasvogels, paai- en opgroeiplekken voor vis in polder en Kinselbaai, Hoeckelingsdam als luwtedam en broedvogellocatie.
Fysieke maatregelen aanleg	Polder IJdoorn zelf kan qua weidevogelstand sterk verbeteren door vernatting en verbetering van het vegetatiebeheer. Er ontstaan zodoende nattere en drogere delen. De ecologische kwaliteit van de sloten kan sterk verbeteren voor vissen, watervegetatie en andere organismen door herinrichting: verbreding, (lokaal) verdieping en verflauwing van de oevers en door opzetting van het polderpeil in het voorjaar. Hiermee wordt overstromingsgrasland gecreëerd waar vis broedsel kan afzetten en jonge vis kan opgroeien. Binnen de polder en tussen polder en omgeving worden vispassages gerealiseerd. Er komen 2 visvriendelijke hevels die water vanaf het Markermeer de Kleine polder en de Grote polder inbrengen. Dit wordt gecombineerd met een verbeterde aan- en afvoer van het water. In de stuw van IJwind wordt een vistrap gerealiseerd en er komt een visvriendelijke uitlaat tussen Polder IJdoorn en Kinselbaai. De plas wordt lokaal verdiept voor meer variatie in vogelbiotopen. Deelproject de Kinselbaai wordt geschikter gemaakt voor waterplantengroei en gedeeltelijk verondiept om er een toplocatie voor waterplanten, waterriet, vissen, amfibieën en macrofauna van te maken. De Hoeckelingsdam zal worden opgeknapt ten behoeve van kale grondbroeders. 
Volgende stap	Met Natuurmonumenten wordt nu een inrichtingsplan gemaakt voor Polder IJdoorn. Aanbesteding van het werk wordt verwacht voor eind 2020. Komende maanden wordt in samenwerking met RWS een plan gemaakt voor Kinselbaai. Er ligt al een plan voor Hoeckelingsdam (RWS). Uitvoering van Kinselbaai en Hoeckelingsdam starten op onderdelen in winter 2020-2021. Mogelijkheden worden verkend om project op te nemen in de PAGW.

Stad-landverbinding Amsterdam - Waterland

Initiatiefnemer	Gemeente Amsterdam in samenwerking met Recreatieschap Twiske-Waterland
Doel	Beter en veiliger bereikbaar maken van de Markermeerkust voor recreanten vanuit de stad Amsterdam.
Fysieke maatregelen	Vanuit Amsterdam is een grote en groeiende vraag naar recreatie in de kustzone. Aantrekkelijke en veilige fiets- en wandelverbindingen vanuit de stad naar het gebied zijn gewenst. Daarbij moet ook aandacht komen voor oost-west fiets- en wandelverbindingen met de N247. Het station Buikslotermeerplein moet de plek worden waar je de kustzone in kunt gaan: Waterlandse Poort. In een latere fase met particulier initiatief tot ontwikkeling te brengen.
Volgende stap	Verkennen mogelijkheden voor nieuwe fiets- en wandelverbindingen in afstemming met natuurontwikkelingsprojecten door recreatieschap en gemeente.



Natuur in de Buurt

Initiatiefnemers	Provincie Noord-Holland en initiatiefgroep Waterland. Er volgt mogelijk een initiatief Zeevang/ Schardam
Doel	Het versterken van natuur dicht bij bebouwing zodat bewoners meer betrokken raken bij natuur, kennis ervan opdoen, de veerkracht van de natuur ervaren en meer samen gaan werken met overheden en andere organisaties om de biodiversiteit te versterken. Project omvat diverse gebieden: kleine percelen particuliere grond waar eigenaren niets mee doen, overhoeken en restsnippers van gemeentelijk groen of van terreinen van Staatsbosbeheer, bermen, sloten, poelen et cetera. Maar ook ringslanghabitats, kleine vispaaiplaatsen en andere lokale flora- en faunamaatregelen. Er is een verkenning gehouden onder een aantal dorpsbewoners in Waterland-Oost en de interesse blijkt groot. Men onderschrijft de waarde van Natuur in de Buurt en er komen allerlei locaties en ideeën naar boven.
Fysieke maatregelen	De ambitie omvat de eerste realisatie van een portefeuille kleine natuurprojecten, het beheer ervan, de participatie, educatie en communicatie en het opzetten van een organisatie: 1 Verkenning naar de mogelijkheden om concrete projectjes te gaan uitvoeren, op de korte en de langere termijn, alsmede de gewenste inrichting en beheer, en de kosten daarvan. 2 Uitvoeren van een beperkt aantal projecten om ervaring op te doen en meer draagvlak en enthousiasme te genereren. Deze eerste projecten moeten laagdrempelig zijn en dat betekent waarschijnlijk dat we beginnen met enthousiaste particuliere grondeigenaren. 3 Communicatie-, participatie- en educatieprogramma samenstellen. Er zijn meerdere kleine lokale organisaties en individuele specialisten in het gebied die capabel zijn en hieraan een bijdrage kunnen leveren. Ook zijn er goede voorbeelden buiten het gebied die kunnen worden gebruikt. Als het project succesvol is, kan er ook worden gedacht aan publicatie, bijvoorbeeld aan een vervolg op het boek 'Natuur in de Buurt'. 4 Verder moet de organisatie en financiering van bovenstaande werkzaamheden worden opgezet: lokaal in het gebied. Deze organisatie moet de gewenste continuïteit, transparantie en onpartijdigheid tot stand brengen voor het kiezen en verder brengen van projecten.
Volgende stap	Stap 1 van de maatregelen is uitgezet bij de initiatiefgroep Waterland. Dit heeft geresulteerd in een voorstel met een lijst van mogelijke initiatieven, daarna kan stap 2 in gang gezet worden.



5 PROCES, PRIORITERING EN PLANNING



5.1 Proces

Het werkproces om te komen tot een zo volledig mogelijk en gedragen ambitieprogramma en vervolgens tot uitvoeringsgerede projecten en programma's ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

1 Samen met de gemeenten in het gebied (Amsterdam, Waterland, Edam-Volendam, Koggenland en Hoorn), ngo's, recreatieschappen, de Alliantie, Rijkswaterstaat en Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) heeft de provincie geïnventariseerd welke ontwikkelingskansen de kustzone kan gaan bieden. De provincie heeft de resultaten daarvan verwerkt in voorliggend ambitieprogramma;
2 In overleg met de Alliantie Markermeerdijken is bepaald welke ambities het snelst moeten worden uitgewerkt: dat zijn de ambities die qua procedure worden meegenomen in het Projectplan Waterwet;
3 Het Ambitieprogramma dient als basis voor een gezamenlijke bestuursovereenkomst en daartoe wordt het Ambitieprogramma ter accordering voorgelegd aan het college van GS, de betrokken PS-Commissie en PS, de colleges van B&W 's en wanneer noodzakelijk de raden van de betrokken gemeenten en de besturen van de overige betrokken organisaties.
4 Daarnaast is een Kader Ruimtelijke Ontwikkeling Kustzone Hoorn-Amsterdam (KROK) ontwikkeld waarmee de projecten kunnen worden beoordeeld. Ook is een provinciale subsidie-uitvoeringsregeling opgesteld voor het APRK. Verder is een communicatie- en participatieplan opgesteld.
5 Op basis van de bestuursovereenkomst en het Ambitieprogramma gaan initiatiefnemers vervolgens de kansen en mogelijke projecten verder uitwerken tot uitvoeringsgerede projecten en programma's. Daarbij wordt in overleg met de Alliantie Markermeerdijken ook bepaald welke projecten qua uitvoering en realisatie worden meegenomen met de realisatie van de dijkversterking.
6 Op basis van uitvoeringsgerede projecten en programma's kunnen de initiatiefnemers vervolgens subsidie bij de provincie aanvragen.
7 Ondernemers pakken pas kansen wanneer helemaal duidelijk is hoe de toekomstige situatie eruit komt te zien. Daarom worden ondernemers in een latere fase in het proces betrokken en wordt voor hen op een later moment een separate subsidie-uitvoeringsregeling opgesteld.

5.2 Fasering

Door de verschillende processen die plaatsvinden en vooral doordat de Alliantie projecten kan meenemen in de contractvorming en vergunningsaanvragen rond de versterkingen zijn projecten gefaseerd opgepakt:

- **Fase 1:** Dit zijn de projecten die procedureel worden meegenomen in het Projectplan Waterwet van de versterking Markermeerdijken en het zijn projecten die los van het Projectplan zijn uitgewerkt maar waarvan het handig is om ze mee te nemen in de uitvoering van de dijkversterking. Hiervoor worden tussen betrokken gemeenten (en mogelijk andere partijen), de provincie en de Alliantie realisatie-overeenkomsten opgesteld. Daartoe dienen de projecten voldoende uitgewerkt te zijn zodat er financiële afspraken gemaakt kunnen worden. Verder moet er voldoende draagvlak voor deze projecten zijn en mogen er geen vergunningstechnische belemmeringen te verwachten zijn.
- **Fase 2:** Projecten die door gemeenten en andere organisaties ontwikkeld én gerealiseerd kunnen worden los van de dijkversterkingen.
- **Fase 3:** Projecten die worden ingebracht door ondernemers; ondernemers pakken pas kansen wanneer duidelijk is hoe de toekomstige situatie eruit komt te zien.

5.3 Planning

De onderstaande planning anticipeert op de planning van het Projectplan Waterwet.

- **Einde 2020/ begin 2021:** bestuurlijke goedkeuring APRK, vaststelling Bestuursovereenkomst, vaststelling Kader Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam en vaststelling subsidieregeling.
- **2e Kwartaal 2021:** eerste projecten en uitvoeringsprogramma's door betrokken partijen APRK gereed voor indienen subsidies.
- **2e helft 2021:** proces en programma 3e fase (ondernemers en overige) uitwerken.

5.4 Mate van meekoppelen met de dijkversterking

Ambities mee te nemen in het Projectplan Waterwet van de dijkversterking

In het Projectplan Waterwet (Vergunningontwerp) van de versterking Markermeerdijken zijn de volgende ambities meegenomen. Deze worden ook meegenomen in het Definitief en het Uitvoeringsontwerp:

- Doorlopende fiets- en wandelverbinding
- Stadsstrand Hoorn
- Dijkplaatsen (onderdeel projectplan dijkversterking)

Mogelijk mee te nemen ambities in de uitvoering van de dijkversterking

Ambities (of delen daarvan) die bij de uitvoering (dus niet ontwerp of vergunningverlening) van de dijkversterking meegenomen zouden kunnen worden zijn:

- 'Dijk van een Kust'
- Natuurkern oeverdijk
- Oeverlanden van Schardam en Kogen
- Dijkplaatsen (aanvullend op projectplan dijkversterking)
- Kruising Warder
- De Hulk
- Cultuurtoerisme Etersheim
- Dijkovergang Volendam
- Herontwikkeling De Poel
- Natuurkern De Nes, Peereboom en omstreken
- Natuurkern Waterlandse Weiden
- Recreatieoever Kinselmeer
- Zwemstrandjes Amsterdam
- Natuurkern De Munt, Kinsel, Kinselmeer
- Natuurkern IJdoorn, Kinselbaai en Hoeckelingsdam
- Bloemrijke dijk

Ambities die los van de dijkversterking worden voorbereid en uitgevoerd

Ambities die volgend zijn op de dijkversterking of daar verder geen directe samenhang mee hebben in de zin van planvorming, vergunningverlening en/of uitvoering:

- Vaarnetwerk Westfriesland
- Opknappen braken Zeevang
- Fort bij Edam
- Zeesluis Edam
- Kitesurflocatie Edam
- Historische Scheepswerf Slobbeland
- Route kleine watersport Gouwzee
- Binnenhaven Monnickendam
- Herinrichting Hemmeland
- Vaarnetwerk Waterland
- Stad-landverbinding Amsterdam-Waterland
- Aanlegsteiger Amsterdam
- Kwaliteit routenetwerk
- Natuur in de buurt



6 ORGANISATIE EN FINANCIERING



6.1 Organisatie

6.1.1 Organisatie van gebieden

1 Grondgebied gemeente Amsterdam en gemeente Waterland: het gebied achter de Waterlandse Zeedijk; gemeente Amsterdam met de gemeente Waterland; hierbij kan betrokken worden de gebiedscommissie Laag Holland en de Centrale Dorpsraad Amsterdam Noord (Holysloot etc.).
2 Grondgebied gemeente Edam-Volendam.
3 Grondgebied gemeente Koggenland en gemeente Hoorn.

6.1.2 Organisatie fase 1

In fase 1 dient het proces afgerond te worden voor de 1e fase kansen en projecten (projecten die meegenomen worden in het Projectplan Water). De projecten worden binnen de betrokken organisaties vergunningstechnisch en op beleid getoetst. Daarna worden ontwerpen en kostenramingen gemaakt. Vervolgens wordt bepaald wie of welke partijen de kosten voor welke maatregel dragen. Op basis daarvan worden vervolgens eerst samenwerkingsovereenkomsten opgesteld die ten tijde van het definitieve ontwerpen van de dijkversterkingen worden omgezet in realisatie-overeenkomsten.

6.1.3 Organisatie fase 2

Voor de 2e prioriteit kansen en projecten maken de initiatiefnemers met hulp van de provincie de projecten uitvoeringsgereed. De initiatiefnemers dragen ook zorg voor stakeholders- en bewonersbijeenkomsten waarbij de projecten en ideeën breed worden voorgelegd en input wordt gevraagd. De bijeenkomsten zorgen op deze manier voor participatie en draagvlak.

6.1.4 Organisatie van projecten

De verantwoordelijkheid voor de projecten wordt zoveel mogelijk bij de initiatiefnemers gelaten.

Organisatie 1e faseprojecten

Voorgesteld wordt om voor de uitgewerkte en uitvoeringsgerede 1e faseprojecten per project of per deelgebied een realisatie-overeenkomst aan te gaan met de Alliantie. Daarvoor dient enige duidelijkheid te zijn over uitvoering, beheer, onderhoud en de financiering. Door middel van de realisatie-overeenkomsten wordt de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van deze projecten tijdelijk overgedragen aan de Alliantie Markermeerdijken.

Organisatie 2e faseprojecten

De verantwoordelijkheid voor de projecten blijft zoveel mogelijk bij de initiatiefnemer. Voor de 2e faseprojecten zijn dit vooral de gemeenten en de natuurbeheerorganisaties. Zij zorgen voor uitvoeringsgerede projecten en programma's. Waar nodig biedt de provincie hulp; bijvoorbeeld bij de uitwerking van de projecten in ontwerpen en het maken van financiële ramingen en bijvoorbeeld bij de organisatie en begeleiding van stakeholders- en bewonersbijeenkomsten. Of er wordt inhoudelijk hulp geboden via de werkgroepen. Wanneer projecten en programma's uitvoeringsgereed zijn, kunnen de initiatiefnemers vervolgens op basis daarvan subsidie aanvragen bij de provincie. Na een eventuele subsidieverstrekking worden de projecten gemonitord.

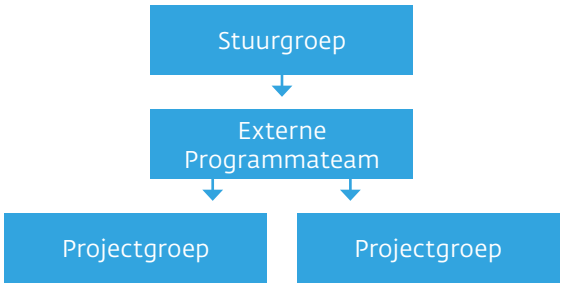
Organisatie 3e faseprojecten

Deze projecten worden door ondernemers en anderen die projecten willen ontwikkelen tot uitvoeringsgerede projecten uitgewerkt en voorbereid. Op basis daarvan kunnen de betrokkenen vervolgens subsidie aanvragen.



6.1.5 Bestuurlijke en ambtelijke Organisatie

De externe bestuurlijke en ambtelijke organisatie ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:



De Stuurgroep wordt gevormd door alle betrokken bestuurders die deelnemen in het programma. De verantwoordelijke provinciale gedeputeerde Water is voorzitter van deze Stuurgroep.

Het Externe Programmateam wordt gevormd door de ambtelijke trekkers van de betrokken organisaties en wordt voorgezeten door de Programmamanager van de provincie.

De Projectgroepen worden gevormd door de betrokken ambtelijke adviseurs van de organisaties binnen dat thema en worden voorgezeten door nader te bepalen Projectgroepleiders uit de betrokken organisaties.

6.2 Financiering

De financiering van het ontwikkelen van het Ambitieprogramma tot uitvoeringsgerede projecten en programma's gebeurt met behulp van procesgeld uit het door de provincie gereserveerde geld voor het Ambitieprogramma.

De provincie heeft geld gereserveerd voor uitvoering van de 2e en 3e faseprojecten. Daarnaast is vanuit het Rijk geld beschikbaar gesteld vanuit de Ecologische Maatregelen Markermeer (EMM) en vanuit de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW). Ook is er rijksgeld beschikbaar gekomen vanuit de zogenoemde Erfgoeddeal. Rekening houdend met de voorwaardelijke cofinanciering vanuit de betrokken partijen uit het gebied betreft het een gebiedsinvesteringsprogramma van rond de 60 mln. euro.

Voor de financiering van de 1e faseprojecten worden onderhandelingen gevoerd met de betrokken partijen en vervolgens worden financiële afspraken gemaakt die achtereenvolgens in separate samenwerkings- en realisatieovereenkomsten worden vastgelegd (vóór de vaststelling van het Ambitieprogramma). Een voorbeeld hiervan is de doorlopende fiets- wandelverbinding.

Voor de financiering van de 2e en 3e faseprojecten wordt een subsidieregeling opgesteld; de betrokken partijen kunnen de uitvoeringsgerede projecten en programma's vervolgens bij de provincie indienen voor subsidies.



7 GERAADPLEEGDE BRONNEN APRK-RAPPORT



- Actieprogramma Metropolitaan Landschap 2016-2020; Metropool Regio Amsterdam, 2016.
- Agenda Groen; Provincie Noord-Holland, 2013.
- Agenda IJsselmeergebied 2050; Ministerie Infrastructuur en Waterstaat, 2018.
- College van Rijksadviseurs; CRa , 2016.
- Evaluatie Deltawet waterveiligheid en zoetwatervoorziening; Ministerie Infrastructuur en Milieu, 2016.
- Factsheet Markermeer-IJmeer; Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2014.
- Het provinciaal Coalitieakkoord 2019-2023; Provincie Noord-Holland, 2019.
- Kader Richtlijn Water; Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012.
- Kader Ruimtelijke Ontwikkeling Kustzone Hoorn-Amsterdam; Provincie Noord-Holland, 2020.
- Kader Ruimtelijke Kwaliteit Markermeerdijken; Provincie Noord-Holland, 2014.
- Kadernota Cultuurbeleid 2017-2020; Provincie Noord-Holland, 2016.
- Leidraad Landschap en Cultuurhistorie; Provincie Noord-Holland, 2018.
- Meerjarenvisie Landschap Noord-Holland 2017-2021; Landschap Noord-Holland, 2016.
- Natuurambitie Grote Wateren 2050 en verder; Ministerie van Economische Zaken.
- Natuur- en Recreatieplan Westfriesland; Recreatieschap Westfriesland, 2016.
- Nota duurzaam Landschap; Gemeente Amsterdam, 2019.
- Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 “Balans tussen economische groei en leefbaarheid”; Provincie Noord-Holland, 2018.
- Omgevingsvisie Waterland 2030; Gemeente Waterland, 2017.
- Programma Waterfront, Gemeente Hoorn, 2013.
- Programmatische Aanpak Grote Wateren; Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, 2018.
- Projectplan Waterwet van de versterking Markermeerdijken; Alliantie Markermeerdijken en Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, 2018.
- Panorama Markermeer-IJmeer; Stuurgroep Markermeer-IJmeer, 2018.
- Recreatieplan Waterland, actualisatie 2012; Recreatieschap Twiske-Waterland, 2012.
- Rijksnatuurvisie 2014; Ministerie van Economische Zaken.
- Rijksstructuurvisie Regio Amsterdam-Almere Markermeer; Ministerie Infrastructuur en Milieu, 2013.
- Strategische Agenda Toerisme MRA 2025; Metropool Regio Amsterdam, 2018.
- Strategisch beleidskader Economie en Uitvoeringsagenda; Provincie Noord-Holland, 2016.
- Structuurvisie Koggenland, Gemeente Koggenland, 2009.
- Toerisme en recreatie Kustzone Hoorn – Amsterdam, Vraag- en aanbodanalyse, wenseninventarisatie en zonering; Provincie Noord-Holland, 2017.
- Toeristische Visie; Gemeente Edam-Volendam, 2015.
- Toeristische Visie 2015 – 2025; Gemeente Waterland, 2015.
- Visie op Waterrecreatie Noord-Holland 2030; Provincie Noord-Holland, 2016.
- Visiedocument Amsterdam Wetlands; Landschap Noord-Holland, Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten en Recreatie Noord-Holland, 2018.
- Watervisie 2021; Provincie Noord-Holland, 2015.
- Waterprogramma 2016-2021, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, 2018

HAARLEM, OKTOBER 2020

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 Ruimtelijke Ontwikkeling

Fotografie
Mark Eker en Chris Lansink

Grafische verzorging
Xeroxmediaservices

Haarlem, oktober 2020

HAARLEM, AUGUSTUS 2020

Provincie
Noord-Holland

Kader Ruimtelijke Ontwikkeling kustzone Hoorn-Amsterdam



KROK



KADER RUIMTELIJKE ONTWIKKELING KUSTZONE HOORN-AMSTERDAM

november 2020

INHOUD

Inleiding **5**
Het KROK, aanleiding en doel 5
Focus op natuur, recreatie en landschap 8
Opbouw van het KROK 9
Intermezzo - Dijkversterking en dijkplaatsen *11*

1. Ruimtelijke karakteristiek van de Kustzone **13**
Vooraf 13
Hoorn - regiostad aan land en water 17
Zeevang - land in de luwte 21
Gouwzee - steden en bestemmingen om een groot natuurrijk binnenmeer 25
Waterland-IJmeer - groen-blauwe oase in de flank van de metropool 29

2. Ambities, opgaven en kansen voor de toekomst **33**
Vooraf 33
De ambities zoals geformuleerd in het APRK 34
Intermezzo - Samenvatting van het beleid voor de Kustzone *36*
Opgaven en kansen voor de kustzone als geheel 38
Opgaven en kansen voor Hoorn 43
Opgaven en kansen voor Zeevang 44
Opgaven en kansen voor Gouwzee 46
Opgaven en kansen voor Waterland-IJmeer 48
Strategieën en ruimtelijke principes 52

3. Kader voor de initiatieven en inrichtingsvoorstellen **55**
Vooraf 55
Wat draagt het initiatief bij? 56
Waar is het initiatief het beste op zijn plaats? 62
Hoe past het initiatief in de context? 70
Tenslotte 74

Bijlage **77**

Colofon **82**



INLEIDING

HET KROK, AANLEIDING EN DOEL

Vanuit het Hoogwaterbeschermings-programma (HWBP) worden de Markermeerdijken tussen Hoorn en Amsterdam versterkt. Deze versterking, die in 2026 afgerond moet zijn, betekent een behoorlijke transformatie van de dijk. Hoewel de dijk, die provinciaal monument is, gedeeltelijk wordt aangetast, kan de versterking tegelijkertijd een kwaliteitsimpuls betekenen in de vorm van versterking van de natuurlijke kwaliteiten, culturele waarden, betere gebruiksmogelijkheden en nieuwe landschappelijke kwaliteiten.
De Provincie Noord-Holland heeft geld gereserveerd om samen met andere partijen (o.a. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Rijkswaterstaat, gemeenten, recreatieschappen en terreinbeheerders) de Kustzone Hoorn-Amsterdam een kwaliteitsimpuls te geven. Op initiatief van de provincie hebben de genoemde partijen aangegeven welke ambities zij koesteren met betrekking tot het gebied en instanties en organisaties in de Kustzone opgeroepen met initiatieven te komen, die de kwaliteit van het gebied verhogen. Zo worden in het kader van de dijkversterking 'dijkplaatsen' geïntroduceerd (zie voor uitleg op pagina's 10 en 11), plekken waar de kwaliteiten van de Kustzone, bijvoorbeeld middels een trap of een



Aanleiding voor het KROK is tweeledig: de dijkversterking en de wens om de dijkzone te verbreden en een kwaliteitsimpuls te geven (foto: H+N+S. Zie uitgebreide bronvermelding achterin)

uitzichtpunt, beleefbaar kunnen worden gemaakt. Een Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit voor de Kustzone is in concept gereed. Hierin wordt (1) het beleid beschreven dat de verschillende overheden voor het gebied hebben ontwikkeld, worden (2) de kansen in beeld gebracht voor de thema's recreatie, natuur, cultuur, landbouw en overige regionale economie en wordt (3) een overzicht gegeven van de initiatieven, plannen en projecten (in het vervolg kortweg 'de initiatieven') die in de Kustzone voor de verschillende thema's door de verschillende partijen op de agenda zijn gezet.
Ook is – ter voorbereiding van een kader om de verschillende initiatieven die 'boven de Kustzone hangen' te kunnen beoordelen – de Kustzone verdeeld in vier deelgebieden, elk met een eigen ruimtelijke karakteristiek en positie ten opzichte van het krachtenveld van verstedelijking en infrastructuur.

Om vervolgens trefzeker te kunnen zijn in het beantwoorden van de vraag welke initiatieven, wáár, in welke verschijningsvorm zó kunnen landen dat ze waarde toevoegen aan het kustlandschap, zoals dat in de loop der eeuwen is gegroeid, is een ruimtelijk kader voor de Kustzone nodig. Dat product lijkt in zijn opbouw en redeneerlijn op het Kader Ruimtelijke Ontwikkeling Markermeerdijken uit 2014. Daarin zijn op basis van een aantal karakteristieken van gebieden langs het Markermeer uitgangspunten geformuleerd voor het ontwerpen van de dijk en zijn directe omgeving. Het kader voor de Kustzone doet iets dergelijks maar dan voor een brede Kustzone, een gebied dat bestaat uit een buitendijks deel (de eventuele voor- en oeverlanden inclusief een deel van het Markermeer en het IJmeer), de dijkzone (de dijk zelf met buiten- en binnenbermen, eventuele dijkbebouwing en waterwerken) en een binnendijks deel (met

de landschappelijke ensembles die aan de dijkzone grenzen).
Het Kader ruimtelijke ontwikkeling Kustzone Hoorn-Amsterdam (KROK) dient om te kunnen beoordelen of een ruimtelijk initiatief waarde toevoegt aan, of tenminste past bij het karakter van de verschillende gebieden in de Kustzone. Het KROK is een zeef en een kompas in één: aan de hand ervan kunnen initiatieven, die in beeld zijn of nog in beeld komen, worden beoordeeld en kan worden aangegeven of en in welke hoedanigheid (omvang, verschijningsvorm, condities) initiatieven op welke plek in de Kustzone welkom en passend zijn. Tegelijkertijd is het een handreiking die uitnodigt om met initiatieven te komen en die richting mee te geven zodat ze passen binnen het kader.
Dit Kader Ruimtelijke Kwaliteit reikt overheden en particuliere initiatiefnemers een gedeeld beeld, een manier van kijken aan voor de Kustzone en de opgaven daarin. Het legt de overeenkomsten en verschillen bloot tussen gebieden in de Kustzone, geeft aan waar en hoe problemen kunnen worden opgelost of kansen kunnen worden verzilverd. Met dit kader willen we inspireren en initiëren, en context bieden aan de initiatieven. Zodat ze de gewenste bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit en ontwikkeling van de Kustzone. De inhoud kan input zijn voor nieuw te ontwikkelen beleid of de basis vormen voor nieuwe initiatieven.

Het KROK gaat over ruimtelijke kwaliteit; met het KROK worden initiatieven beoordeeld op hun fysieke verschijningsvorm en hun functionaliteit. Een ingreep op gebied van recreatie of een set maatregelen gericht op verbetering van de natuurlijke kwaliteiten heeft een bepaald uiterlijk en een bepaalde werking.

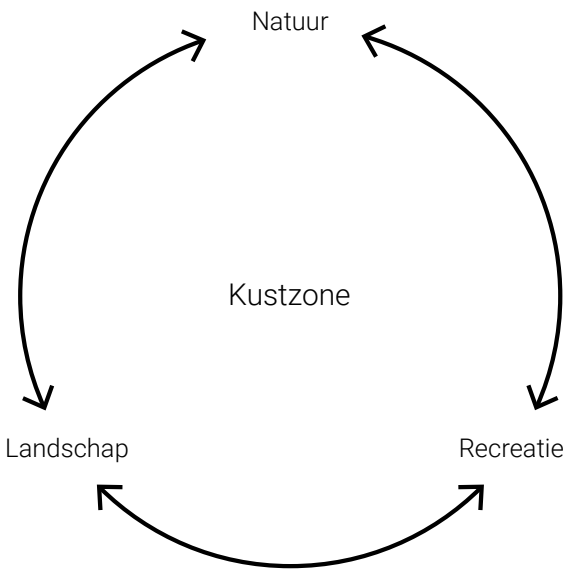


Het KROK biedt een kader voor de kernopgaven en kernkwaliteiten van de kustzone met onder andere aandacht voor natuur (binnen- en buitendijks), recreatie, landschap en landgebruik (foto: M. Eker)

In het kader van het KROK past een bepaald initiatief of een bepaald inrichtingsvoorstel als het qua karakter aansluit bij zijn omgeving, qua verschijningsvorm iets toevoegt en qua werking meerwaarde oplevert. Kortom als het er goed uit ziet en als het 'werkt'.

FOCUS OP NATUUR, RECREATIE EN LANDSCHAP

Het KROK richt zich op de kernkwaliteiten en kernopgaven van de Kustzone Hoorn–Amsterdam. De impuls die de Provincie samen met andere partijen aan de Kustzone wil geven houdt vooral een versterking van de recreatieve, natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten van de Kustzone in. De initiatieven en inrichtingsvoorstellen die voor het gebied op de agenda zijn gezet liggen ook allemaal op het vlak van de thema's recreatie, natuur en landschap (inclusief cultuurhistorie en landgebruik).



Het gaat er in de Kustzone om de balans te vinden tussen de natuurwaarden, recreatie-ontwikkelingen en de ruimtelijke kwaliteit van het landschap en om op het spoor te komen waar deze deze elkaar overlappen en waar elkaar uitsluiten



De kustzone is het recreatiegebied voor de eigen inwoners en die van de groeisteden Puremerend en Hoorn; bovendien is de kustzone het uitloopgebied voor de Metropoolregio Amsterdam (foto: M. Eker)



Aan de basis ligt het behoud en het versterken van de landschappelijke kwaliteit van de kustzone die wordt gevormd door diverse landschappen, door aantrekkelijke linten, dorpen en steden, strandjes, dijkopgangen, sluizen, die een breed palet aan belevingen bieden (foto: H+N+S)

De kwaliteitsimpuls, die voor de Kustzone in het verschiet ligt, behelst het op orde brengen en robuuster maken van het natuurlijk systeem van water en land én de vergroting van de ruimtelijke kwaliteit en de belevings- en gebruiksmogelijkheden. Zo ontstaat een robuuster, toegankelijker en rijker landschap, dat goed is opgewassen tegen de grote opgaven op het gebied van verstedelijking klimaatverandering en energietransitie die in het gebied waar de Kustzone deel van uit maakt aan de orde zijn.

OPBOUW VAN HET KROK

In het eerste hoofdstuk worden de vier gebieden die samen de Kustzone vormen gekarakteriseerd. Tevens worden verbeterpunten en potenties met het oog op de verdere ontwikkelingen aangegeven. Het tweede hoofdstuk gaat in op de ambities zoals die door de verschillende betrokken partijen met het oog op de ontwikkeling van de Kustzone worden gekoesterd en geeft een samenvatting van de opgaven en kansen die in het Ambitie Programma Ruimtelijke Kwaliteit worden beschreven. In het derde hoofdstuk wordt het feitelijke kader gepresenteerd aan de hand waarvan de ruimtelijke ontwikkelingen in de Kustzone kunnen worden beoordeeld en zo nodig qua locatie, omvang, positie en verschijningsvorm kunnen worden aangescherpt.

INTERMEZZO - DIJKVERSTERKING EN DIJKPLAATSEN

De Markermeerdijken tussen Hoorn en Amsterdam worden versterkt en moeten in 2026 weer veilig zijn. De Alliantie Markermeerdijken is verantwoordelijk voor ontwerp en uitvoering van deze versterking. De Provincie Noord-Holland is bevoegd gezag voor de plannen en formeel verantwoordelijk voor de dijk als provinciaal monument. Bovendien werkt zij vanuit ruimtelijk-economisch perspectief aan de versterking van de kwaliteit van de dijk en haar omgeving.
Om deze belangen te integreren en vorm te geven is in 2014 het Kader Ruimtelijke Kwaliteit opgesteld, een gezamenlijk product van HHNK, Provincie Noord-Holland, Recreatie Noord-Holland en RWS. Mede op basis hiervan is de provincie betrokken bij de ontwerpen voor de dijk. Hierbij heeft zij aandacht voor de samenhang in - en kwaliteit van - het ontwerp voor het gehele traject, maar ook de ontwerpen voor specifieke plekken zoals bijvoorbeeld Durgerdam.
De huidige dijk is een informeel, historisch gegroeid landschapselement. Haar schoonheid ontleent ze aan haar herkenbare vorm en het verloop van het dijklichaam in het landschap, aan haar unieke kwaliteit als grens tussen water en land, en aan de (historische) gebouwen en gebruikers die zich langzaam tegen de dijk aan hebben genesteld.

De dijk is niet slechts een veiligheidsmaatregel, maar inmiddels ‘van ons allemaal’. Er wordt op en langs gerecreëerd, en de natuur en cultuurhistorie worden hogelijk gewaardeerd en beschermd. De techniek van het dijken ontwerpen en maken verandert. Ook het proces is complex, het ontwerp komt met veel partijen tot stand. Gevolgen hiervan zijn nieuwe innovatieve oplossingen en een toenemend aandeel van rekenmodellen in het dijkontwerp. Zo wordt van Hoorn tot en met Scharwoude de oeverdijk aangelegd; een innovatieve, zandige dijk op afstand van de oude die op enkele plaatsen strekdammen nodig heeft om het zand op de plek te houden. Elementen die eerder niet bij een dijk ‘hoorden’. Deze dijkpraktijk willen we laten zien door onder andere het toevoegen van goed ontworpen, betekenisvolle (gebruiks)plekken op de



Zicht vanaf de dijk op het voorland ter hoogte van het lint van Etersheim, waar een dijkplaats wordt ontwikkeld (foto: H+N+S)

meest markante overgangen. Hier ligt een kans om dijkplaatsen te situeren.
Dijkplaatsen zijn plekken op, aan en langs de dijk die door de bijzondere ligging en door de daar geconcentreerde voorzieningen extra ontwerpaandacht nodig hebben. Op sommige plaatsen kunnen voorzieningen wellicht beter geïntegreerd worden in nieuw ontworpen elementen voor specifiek deze dijk. Om dijk, water en achterland te kunnen gebruiken en beleven zijn met name in de omgeving van het sterk groeiende Amsterdam meer, gevarieerder en grotere voorzieningen nodig voor de groeiende groep gebruikers. In deze context is integratie van functies een manier om de 'ruimtelijke rust' te bewaren en betekenisvolle plekken te maken. Dijkplaatsen vormen een familie, ze zijn in uitstraling, materiaalgebruik en ontwerpfilosofie verwant en herkenbaar, en helpen het karakter van de dijk versterken. Het is hierbij een uitdaging én kans om de archaïsche beeldtaal van de dijk te verbinden aan die van de moderne metropool. In de stad zelf wordt deze laatste steeds zichtbaarder in de soort en kwaliteit van de voorzieningen, de infrastructuur, de inrichting en kwaliteit van de openbare ruimte, en gebouwtypologie (torens) en architectuur.
In het metropolitane landschap is geen gebrek aan groene ruimte en ook niet aan leesbaarheid of identiteit, maar wel aan diversiteit; plaatsen met comfort, eigenheid van de plek en ontwerpkwaliteit. Inspiratie voor zo'n soort kwaliteit vinden we in de sfeer, het soort voorzieningen en de beeldtaal van onder andere de Midden-Europese meren en de wijze waarop in Denemarken watervoorzieningen worden ontworpen. Daarbij zijn maat en schaal van deze voorbeelden niet één op één te kopiëren naar het delicate dijklandschap. Dijkplaatsen moeten de beleving van het landschap zo sterk en comfortabel mogelijk faciliteren.



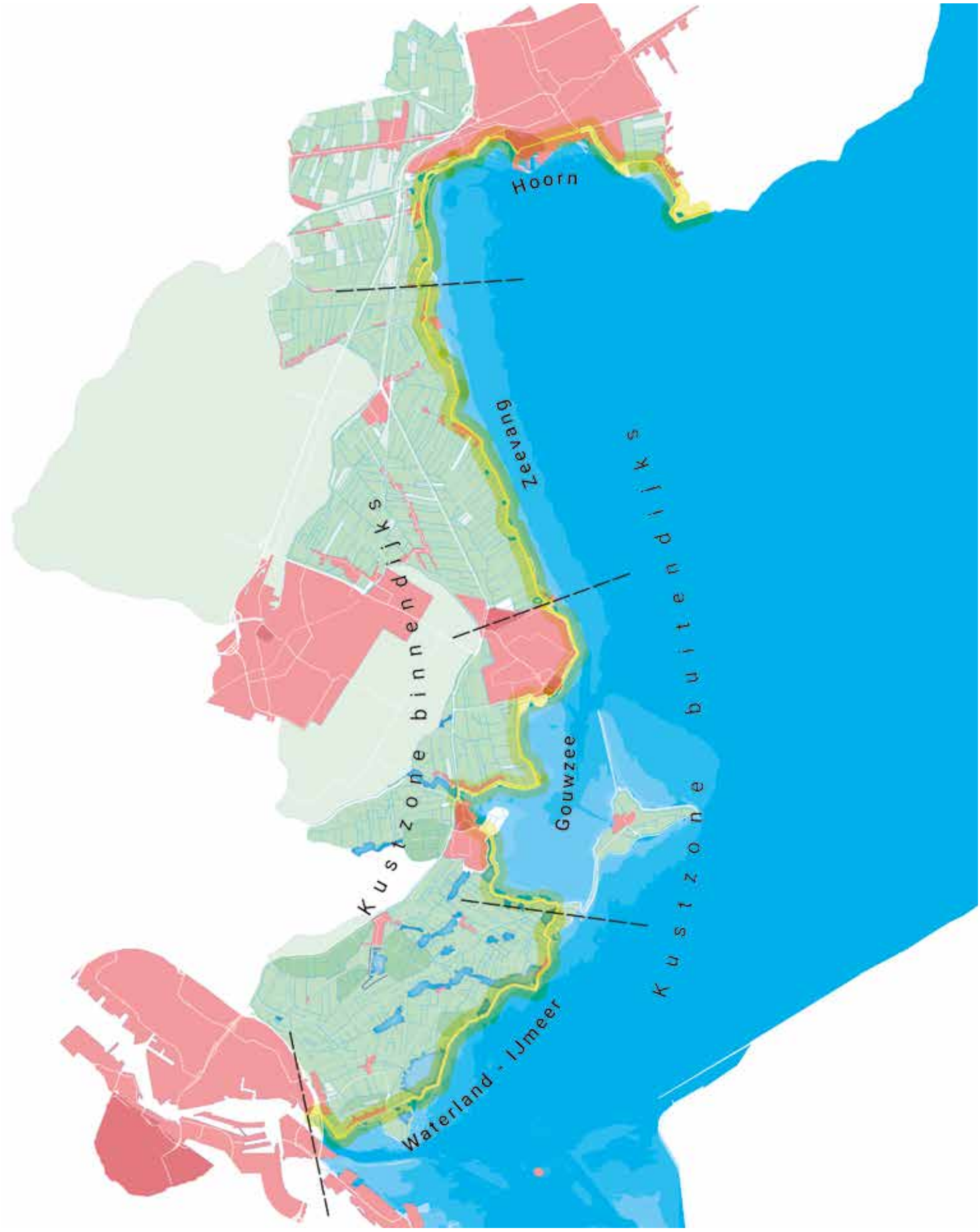
Zicht vanaf de dijk bij het Kinselmeer, waar een dijkplaats wordt ontwikkeld (foto: M.Eker)



1.
RUIMTELIJKE KARAKTERISTIEK VAN DE KUSTZONE

VOORAF

De Kustzone Hoorn-Amsterdam vormt het oostelijk deel van het 'torso' van de Provincie Noord-Holland. Het is het gebied waar van oudsher het dikke veenkussen dat tussen het IJ en West-Friesland lag in oostelijke richting via veenrivieren zijn afwatering zocht. Het is heel lang een mozaïek van eilanden, veenpolders, plassen, stromen en stroompjes geweest. Met het realiseren van de grote en kleine droogmakerijen en met het aaneengroeien van de wateren aan de oostzijde van het schiereiland tot een binnenzee, de Zuiderzee, kreeg de Kustzone zijn huidige vorm. Het is een rijk geschakeerd geheel van dijken, boezems, bolle weilanden met eeuwenoude verkaveling en diepe polders. De ligging aan de Zuiderzee en aan de handelsroutes naar oost en west bracht de havensteden en stadjes, vooral dankzij hun verbondenheid aan het netwerk van Hanzesteden, tot bloei.
Dit geheel van gevarieerde landschappen, doorsneden door infrastructuurlijnen en gevoed door steden en stadjes in



De Kustzone Hoorn-Amsterdam en de vier deelgebieden Hoorn, Zeevang, Gouwzee en Waterland-IJmeer

de flank ontdekt meer en meer de ligging aan de kust als grote kans. De kustlijn is hier aantrekkelijk van vorm en oriëntatie. De grillige opbouw en het steeds gevarieerde uitzicht naar beide kanten zorgen voor een heel eigen beleving van dit deel van de kust van de voormalige Zuiderzee. Er zijn mogelijkheden om de natuurwaarden van de oeverzone en het buitendijkse water een boost te geven en het evenwicht dat zich na de aanleg van de Afsluit- en de Houtribdijk maar moeizaam herstelt te bespoedigen.

De druk op het gebied neemt toe. Het groeiend aantal inwoners van de Metropoolregio Amsterdam en de groeisteden Purmerend en Hoorn ontdekken de Kustzone als een unieke setting voor hun dagelijkse sportieve en recreatieve activiteiten. En tegelijkertijd is het gebied de woon- en werkomgeving van de eigen inwoners en ondernemers.

Allemaal redenen om de kwaliteiten en verbetermogelijkheden van dit kustgebied onder de loep te nemen en er vervolgens behoedzaam mee om te springen.

Voor de beschrijving hiervan is de Kustzone opgedeeld in een viertal gebieden, elk met een eigen signatuur en eigen schakering van kleuren. Deze zijn, van noord naar zuid:

1 Hoorn, regiostad aan land en water

2 Zeevang, land in de luwte

3 Gouwzee, steden en bestemmingen om een groot natuurrijk binnenmeer

4 Waterland-IJmeer, groen-blauwe oase in de flank van de metropool

De vier gebieden worden hierna elk apart behandeld.





boven: Hoorn is vanuit historisch perspectief een waterstad; de orientatie op het water is nog steeds een grote kracht, maar wordt nog aanzienlijk verbeterd. (Gezicht op Hoorn, 1622. Hendrik Cornelisz Vroom. Westfries Museum)

links: Op veel plaatsen is er sprake van barrièrewerking langs de kust, zoals bijvoorbeeld bij de Hulk, dat wordt begrensd en doorsneden door wegen en spoor. (foto: H+N+S)

HOORN - REGIOSTAD AAN LAND EN WATER

KRACHTIGE BASIS

- Het historisch centrum van Hoorn ligt met (jacht)havens en promenades direct aan het Markermeer
- Hoorn is met recht de waterstad van de Kustzone; met zijn cultuurhistorische kwaliteiten en zijn overige voorzieningen (watersportcomplex met jachthaven, Schouwburg prominent aan het water) fungeert de waterstad als trekpleister van formaat
- Verblijfsrecreatiecomplexen bij de Hulk en het lint van het Berkhout vormen een sterke troef
- De Regiostad kent een grote diversiteit aan landschappen in alle windrichtingen: Hoornse Hop (waterrecreatie in de baai, natuur in en nabij de Hulk, maritieme archeologie), tuinenrijk van West-Friesland aan de oostzijde, veenontginningslandschap met lange slagen aan de noordkant en de boerderijlinten van de Westerkoggen in het westen, met de Westfriese Omringdijk als verbindend element
- Hoorn is de 'hub' aan het noordelijke uiteinde van de Kustzone (met 2 afslagen aan de A7) en verbonden met treinstation, regionaal busstation en op kruispunt van regionale wegen. En tevens knooppunt van vaarwegen (met stop in de riviercruise-routes, jachthavens) en knooppunt van fietsroutes en lange afstands-wandelroutes)
- De Omringdijk omspant hier de Hoornse Hop in één groot gebaar met een aantal verschillende karakters, zoals de stadsdijk langs de binnenstad, de dijk met voorland (bij de Hulk en boven Schardam) en de dijk die een aantal kleinere baaien omsluit met vooruitgeschoven kapen voor het uitzicht.

VERBETERMOGELIJKHEDEN

- Grote infrastructuur (snelweg, provinciale wegen, spoorlijnen, ontoegankelijke dijken) die langs Hoorn scheert of er samenkomt vormt een barrière tussen Hoorn en de aantrekkelijke (water)landschappen in zijn directe omgeving. Ook bedrijventerreinen en grote woonwijken moeten eerst worden gepasseerd voordat inwoners en recreanten de aantrekkelijke bestemmingen in de omgeving van Hoorn kunnen bereiken; door Hoorn beter aan te sluiten op de grote kwaliteiten in zijn omgeving valst grote winst te behalen
- De relatief luwe kustwateren van het Hoornse Hop bieden uitstekende kansen om de waternatuur te versterken. De voor de kustversterking te realiseren oeverdijk biedt goede kansen voor nieuwe natuur en allerlei vormen van oeverrecreatie
- Ook zijn er bij Hoorn mogelijkheden de binnendijkse natuurwaarden te versterken; zeker als die verbonden worden met de bestaande en nieuwe natuur buitendijks ontstaat er een samenhangend geheel'
- De linten van Scharwoude, en Berkhout kunnen een langzaam verkeernetwerk richting de kust vormen
- De wijken in de (zuid)westelijke rand van Hoorn (Grote Waal) hebben alleen een visuele verbinding met de Hoornse Hop
- Alomtegenwoordigheid van fonteinkruid in het water van de Hoornse Hop vormt een bedreiging voor de waterrecreatie
- De Trekvaart die langs het knooppunt de Hulk loopt kan als schakel in het recreatieve netwerk worden benut
- De regiostad Hoorn kan zijn prominente ligging in de Kustzone nog veel sterker benutten!





Regiostad Hoorn ligt over grote lengte aan het Markermeer maar is er op het centrum na met de rug naartoe gekeerd. De bundel van infra aan de westkant vormt een barrière voor langzaam- en lokaal verkeer in oost-west richting. Met de herontwikkeling van recreatiegebied de Hulk en de aanleg van de vooroeverdijk en het stadsstrand (witte stippellijn) opent de stad zich naar het Markermeer en verbreedt het natuur-en recreatie aanbod

LEGENDA

Dijk
- Dijklichaam
- Stenen dijk

Natuur
- NNN
- Natura 2000
- Weidevogelleefgebied

Recreatie (voorzieningen)
- Horeca
- Stranden
- Recreatieterreinen
- Verblijfsterreinen
- Sportterreinen

Landschap
- Dijken
- Veenweide
- Droogmakerijen

Infrastructuur
- Spoor
- Station
- Parkeren
- Wegen
- Fiets- en wandelpaden

Bebouwd
- Bebouwd gebied

Water
- Water
- Ondiepte
- Vaarroutes

Cultuurhistorie
- Rijksmonumenten
- Beschermd stads-/dorpsgezicht
- UNESCO
- Indicatie scheepswrakken

0 1 2 3 km

N





boven: Het karakteristieke grote open veenweidelandschap van Zeevang met op de voorgrond de Groote Braak ten noorden van Edam (foto: Dqfn13)

links: De ontstaansgeschiedenis van de vele braken (Herstelwerkzaamheden aan de dijk bij Schardam na de Allerheiligenvloed van 1675, van Matthias Withoos uit 1676, Westfries Museum)

ZEEVANG - LAND IN DE LUWTE

KRACHTIGE BASIS

- Grote open veenweidelandschap met lange slagen en lange linten in een soevereine ruimte met de dijk als alomtegenwoordige horizon met een krachtige agrarische sector als economische drager en de polder Etersheimer Braak die het diepste punt van de Kustzone vormt
- Kleinschalige parels in de vorm van cultuurhistorische monumenten (kerken, monumentale stolpen, molen), waterwerken (gemalen, sluizen en spuien in de dijk met Schardam en het zetstuk naar de Westfriese Omringdijk als hoogtepunt)
- De Natuur in Zeevang vormt met zijn omvangrijke N2000 gebied, NNN, weidevogelleefgebied, braken en binnenwateren samen met de landbouw een krachtige basis voor het landgebruik in dit deel van de Kustzone
- Recreatieve voorzieningen van bescheiden omvang (zwemgelegenheid bij Warder etc) vormen de 'stoffering' in dit agrarisch en natuurlandschap
- Binnendijks vaar- en viswater in de vorm van boezems (Korsloot, ringvaart Beemster), trekvaarten (Hoorn – Edam; Hoorn – Oosthuizen)
- De linten van Etersheim, Warder, Middellie en Kwadijk als dragende structuren voor de occupatie; de N247 vormt de dragende structuur voor de ontsluiting van de kustzone
- In het noordelijk deel kogen en voorland langs de dijk als overgang naar het grote open water
- Met uitzondering van de kogen en voorlanden en de baai van Warder vormt de dijk hier een smalle en gestrekte grens tussen de eeuwenoude veenpolders en het grote water van het Markermeer.

VERBETERMOGELIJKHEDEN

- De ontwatering van het veen in Zeevang en de bodemdaling die daar het gevolg van is bedreigen de houdbaarheid van het watersysteem en daarmee van het landgebruik
- Een klimaatbestendig watersysteem kan hier condities bieden voor een schakering van diverse vormen van agrarisch gebruik: van intensieve (en natuur-extensieve) landbouw via natuur-inclusieve landbouw naar natuur-intensieve landbouw
- Door het binnendijkse natuur- en landbouwgebied te verbinden met de buitendijkse natuur (die ook nog aanmerkelijk verbeterd kan worden) kan dit deel van de Kustzone een sprong maken in de richting van een gebied vol natuurlijke kwaliteiten met natuur-ondersteunend agrarisch gebruik als dragende gebruiksvorm
- De aantrekkelijkheid van dit deel van de Kustzone als tour-, fiets- en wandel- gebied is een goed bewaard geheim, dat best wat meer in het zonnetje gezet mag worden
- Het recreatieve netwerk is grofmazig en sommige schakels ontbreken; een nieuwe recreatieve verbinding tussen Purmerend en Zeevang (via Middellie?) kan ervoor zorgen dat dit gebied voor meer mensen genietbaar wordt
- Dit gebied kan als recreatieve bestemming nog aan kracht winnen, opdat het niet alleen als 'doorgangsgebied' functioneert
- Aan het verbeterde routenetwerk (ook over water!) en een aantal 'parels' kan een ondersteunend kleinschalig recreatief programma worden toegevoegd, terwijl tegelijkertijd het rustige, 'ijle' en open karakter van dit gebied behouden blijft.
- De Dijkplaatsen die in Zeevang worden gerealiseerd kunnen aantrekkelijke recreatieve plekken en hoogtepunten in de beleving worden.



Het open landschap van Zeevang wordt aan de ene kant begrensd door de knikkende dijk met braken en oeverlanden, en aan de andere kant door de grote polders Beemster en Purmer. Daarbinnen liggen een aantal open linten en stolpenreeksen. Purmerend vormt de stedelijke component. De rust, openheid en ingetogenheid zijn hier de kracht. Tegelijkertijd kent het open landschap grote opgaven op het gebied van landbouw, natuur, en waterbeheer, en kan een betere bereikbaarheid en bekendheid de kracht en kwaliteit van het gebied versterken.







boven: de Gouwzee, de ruim gestoffeerde oever en het zicht op de gevarieerde horizon vormen hier grote kwaliteiten (foto: Elekes Andor)

links: Zicht op Volendam. De karakteristieke compacte stadjes vormen schakelpunten tussen het binnen- en buitendijkse landschap. (foto: Gouwenaar)

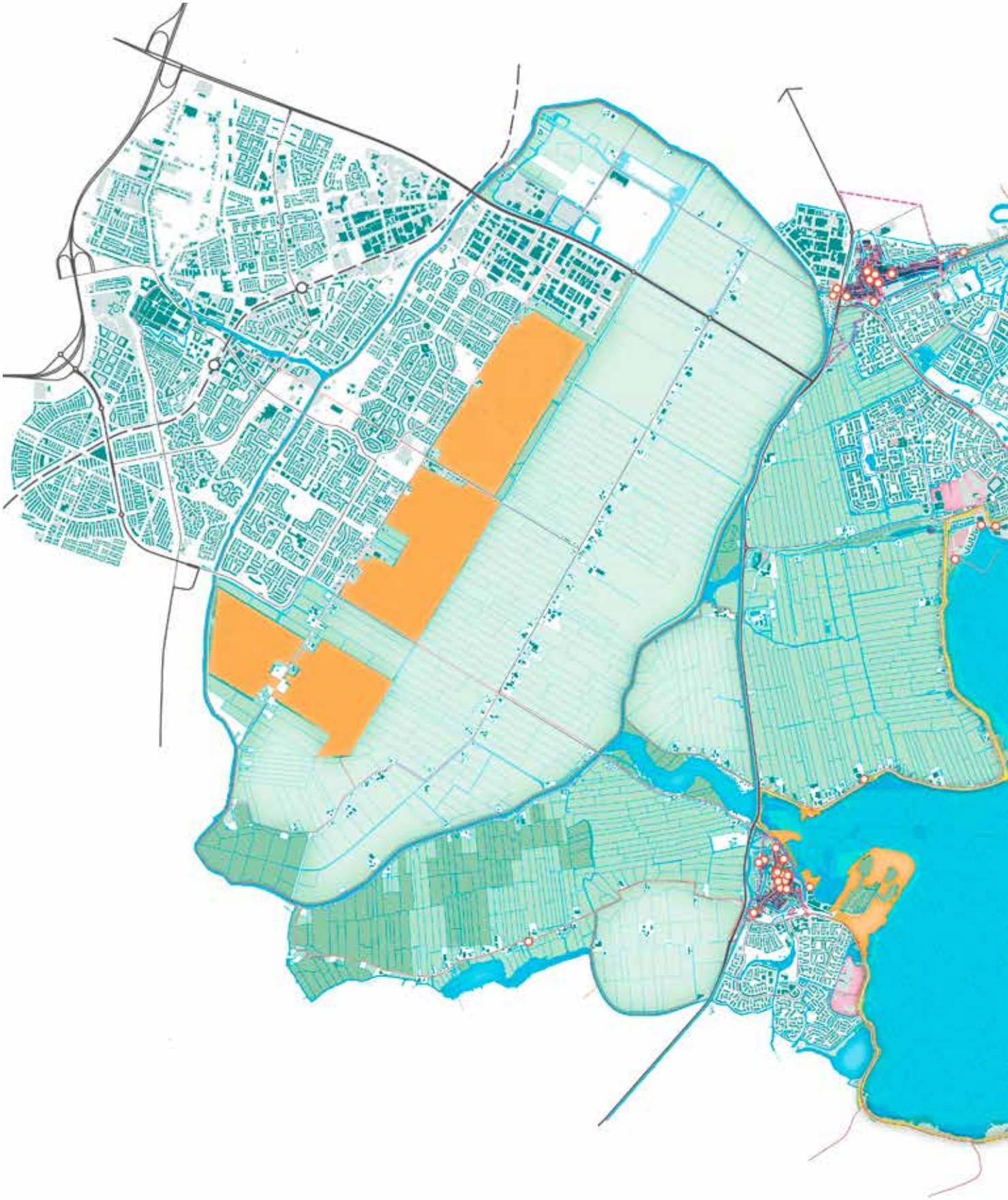
GOUWZEE - STEDEN EN ATTRACTIES OM EEN GROOT NATUURRIJK BINNENMEER

KRACHTIGE BASIS

- De Kustzone heeft hier een rijk palet aan veelbelovende ingrediënten in zich. Met in het hart de aantrekkelijke Zuiderzeestadjes Edam, Volendam en Monnickendam, elk met een eigen karakteristiek, cultuurhistorische kwaliteiten en recreatief profiel: Edam als statig en compact stadje aan het Havenkanaal, Volendam met zijn druk bezochte hart dicht tegen het Markermeer aan met promenade en horeca erlangs, Monnickendam als monumentale waterstad aan de Gouwzee. Samen met het pittoreske Marken, dat als eiland alle kwaliteiten van de Kustzone (cultuurhistorische parel, recreatieve trekker, met krachtige natuur en een dito landschap en dit alles in één oogopslag beleefbaar) in zich verenigt, vormen ze een belangrijke internationale toeristische bestemming. In Edam en Volendam liggen verblijfsaccommodaties direct aan de kust; Hemmeland is een recreatiegebied voor wandelen, fietsen en oeverrecreatie voor de eigen inwoners
- De grote openheid van de Gouwzee, waarvan het noordelijk deel als waterrecreatiegebied (met Edam, Volendam en Monnickendam als uitvalsbases) en het zuidelijk deel als natuurgebied van grote kwaliteit zijn, vormt de tegenhanger van het compacte ruimtegebruik in de kernen
- Dit geheel wordt omgeven door een kring van open landschappen: Waterland, Polder Katwoude, het onbebouwde deel van de Purmer en het zuidelijk deel van Zeevang
- De dijk met geprononceerde kapen aan het Noordeinde in Volendam, in de zuidoosthoek (Jan Hagelhoek) van de polder Katwoude en in de hoek van de dijk naar Marken, omsluit hier de Gouwzee als groot binnenmeer
- De oneindige verte van de dijk bij Zeevang is hier ingeruild voor de zichtbare overkant.

VERBETERMOGELIJKHEDEN

- Het hele complex van aantrekkelijke steden en voorzieningen hangt aan de soms drukke provinciale weg N247 en N244 richting de A7
- In de toekomst kan personenvervoer over water (met name. A'dam-Volendam) op drukke dagen hier wellicht soelaas bieden, als alternatief voor toeristisch verkeer over de weg
- Groeistad Purmerend ligt op afstand en met de rug naar de Kustzone toe. De stad zou meer kunnen profiteren van de mogelijkheden die de Kustzone op het gebied van recreatie en natuur biedt, maar verdient dan betere ruimtelijke oriëntatie en aansluiting op het recreatieve netwerk
- Ook het landzijdige waternetwerk (Havenkanaal Edam, Purmer Ee, boezem Purmer) kan in de draai, die Purmerend naar de Kustzone kan maken, een rol spelen
- De Gouwzee en de baai van Marken vormen een goed voorbeeld van wat er in de 'waterzijde' van de Kustzone aan natuurlijke kwaliteiten en recreatieve mogelijkheden op gang gebracht kan worden. Om de Gouwzee niet aan zijn eigen succes ten onder te laten gaan, is hier een heldere zonering van oever- en watergebruik, dat antwoord geeft op de vraag wat waar voorrang heeft, op zijn plaats
- Marken kan zijn positie als de noordelijke 'pool' van het druk gebruikte IJmeer nog beter invullen door de kansen op recreatief gebied te verbinden aan het voorzien in de eigen woningbouwbehoefte en het herstructureren van de bestaande woningvoorraad. En daarbij de onvolkomenheden in de huidige situatie (met name de nondescripte nieuwbouw uit de tweede helft van de 20e eeuw) te repareren en de mogelijkheden voor zelfvoorziening en klimaatadaptatie te benutten.
- Het Galgeriet vormt een voor Monnickendam omvangrijke en ambitieuze waterfrontontwikkeling.



Kenmerkend voor de Gouwzee is de centrale open ruimte met daaromheen de Zuiderzeestadjes temidden van het open veenweidelandschap en de droogmakerijen. Edam-Volendam en Monnickendam liggen aan de noord- en zuidkant. Het eiland Marken vormt een gewilde bestemming aan oostelijke horizon. Purmerend ligt op afstand 'met de rug' naar de kust toe. Intensivering van recreatief gebruik, betere integratie met Purmerend en het benutten van de mogelijkheden van de Gouwzee voor de verdere verbetering van de recreatieve en natuurlijke kwaliteiten zijn hier de opgaven



LEGENDA

Dijk
- Dijklichaam
- Stenen dijk

Natuur
- NNN
- Natura 2000
- Weidevogelleefgebied

Recreatie (voorzieningen)
- Horeca
- Stranden
- Recreatieterreinen
- Verblijfsterreinen
- Sportterreinen

Landschap
- Dijken
- Veenweide
- Droogmakerijen

Infrastructuur
- Spoor
- Station
- Parkeren
- Wegen
- Fiets- en wandelpaden

Bebouwd
- Bebouwd gebied

Water
- Water
- Ondiepte
- Vaarroutes

Cultuurhistorie
- Rijksmonumenten
- Beschermd stads-/dorpsgezicht
- UNESCO
- Indicatie scheepswrakken

0 1 2 3 km

N





boven: De dijk als rijk geschakeerd kralensnoer; de baai van Durgerdam (foto: Jvhertum)

links: Hoge bezoekersdruk op de vaak smalle infrastructuur vormt een rem op verdere intensivering van het recreatief gebruik. (foto: M. Eker)

WATERLAND-IJMEER - GROEN-BLAUWE OASE IN DE FLANK VAN DE METROPOOL

KRACHTIGE BASIS

- De Waterlandse Zeedijk vormt hier een wel heel aantrekkelijke overgang. Hij markeert de grens land-water en vormt tegelijk de verbindende factor tussen twee markante landschappen: aan de ene kant het idyllische Waterland, dat met zijn veenweiden, waterlopen en dorpsstructuren geheel beantwoordt aan het archetypische beeld van het Hollandse cultuurlandschap; en aan de andere kant het IJmeer, dat met de zich ontwikkelende bebouwing van Zeeburger- en Sluiseiland, IJburg I en II en Almere steeds meer en meer de allure krijgt van een groot formaat grootstedelijke waterplas met druk heen en weer gevaar op zomerse dagen
- Het grillige verloop van de dijk, de meertjes en dieën aan de landzijde, de dorpen op en langs de dijk en het uitzicht over het water maken het rijden op en onderlangs de dijk tot een zeer gewilde activiteit vanuit de metropoolregio
- In Waterland biedt de Kustzone een rijke verzameling cultureel erfgoed dat als filigrain over het landschap is verdeeld: de (veelal als dorpsgezicht beschermde) dorpslinten met kerktorens als bakens en stolpen, de forten en batterijen van de Stelling van Amsterdam (Vuurtoreneiland en Pampus) en de Waterlandse Zeedijk zelf
- De Zeedijk is drager van velerlei functies: hij doet in de dorpen dienst als publieke ruimte voor allerlei gebruik, hij is onderdeel van het vervoersnetwerk en fungeert als ecologische verbinding; de polder IJdoorn en de Nes zijn hier de buitendijkse gebieden, de eerste met een profiel als natuurgebied en de tweede als een combinatie van een recreatief complex en een buitendijks landbouwgebied
- De dijk vormt hier een rijk geschakeerd kralensnoer langs baaien en kapen, Durgerdam en Uitdam als dijkdorpen en de binnendijkse waterpartijen als het Kinselmeer, het Barnegat, Uitdammer Die en Oostpoel.

VERBETERMOGELIJKHEDEN

- Ontwatering van het veencomplex en bodemdaling die daar het gevolg van is bedreigen de houdbaarheid van het watersysteem en daarmee van het landgebruik
- Het verhogen van de natuurwaarden in de Polder IJdoorn en in De Nes kan de natuur in dit deel van de Kustzone een krachtige impuls geven
- Een klimaatbestendig watersysteem kan hier tot een geschakeerd landgebruik leiden. Natuurinclusieve landbouw kan hier een belangrijke rol in spelen
- De bezoekersdruk is hoog en het laadvermogen voor recreatieve voorzieningen en attracties van dit gebied met zijn historische ensembles erin is beperkt.
- Het beperkte aantal verbindingen in de Kustzone en de breekbare, vaak smalle infrastructuur vormen vooralsnog de rem op het intensiever recreatief gebruik van het (water)landschap in Waterland
- Het is zaak het rustige en archetypisch ‘lege’ beeld van Waterland te koesteren en gerichte verbeteringen in de bereikbaarheid hand in hand te laten gaan met een opknapbeurt van de sleetse plekken
- Het waternetwerk van dit waterrijkste deel van de Kustzone biedt nog meer mogelijkheden voor de kleine watersport
- Aan de kant van het IJmeer gaat het erom de mogelijkheden voor de waterrecreatie verder te ontwikkelen terwijl het contrast tussen de ultra-stedelijke en de meer natuurlijke kusten van het IJmeer bewaard blijft; de karakteristieke grillige kust van Waterland vormt in dit geheel een ‘groen-blauwe oase’



Waterland vormt met zijn openheid en zijn cultuurlandschap van dorpen, weiden en water een groot contrast met de intensiteit en hectiek van de metropool waar het direct aan grenst. De kustzone moet hier de gebruiksdruk vanuit de metropoolregio op zo'n manier in goede banen weten te leiden dat de grote eigen kwaliteiten van het gebied overeind blijven.



LEGENDA

Dijk
- Dijklichaam
- Stenen dijk

Natuur
- NNN
- Natura 2000
- Weidevogelleefgebied

Recreatie (voorzieningen)
- Horeca
- Stranden
- Recreatieterreinen
- Verblijfsterreinen
- Sportterreinen

Landschap
- Dijken
- Veenweide
- Droogmakerijen

Infrastructuur
- Spoor
- Station
- Parkeren
- Wegen
- Fiets- en wandelpaden

Bebouwd
- Bebouwd gebied

Water
- Water
- Ondiepte
- Vaarroutes

Cultuurhistorie
- Rijksmonumenten
- Beschermd stads-/dorpsgezicht
- UNESCO
- Indicatie scheepswrakken

0 1 2 3 km

N



2.
AMBITIES, OPGAVEN EN KANSEN VOOR DE TOEKOMST

VOORAF

Dit hoofdstuk biedt een samenvatting van wat er in de diverse documenten[1] aan ambities, opgaven en kansen is genoteerd. Omdat het KROK een praktisch product is, dat handvatten geeft voor initiatieven en projecten die in de Kustzone op touw worden gezet, is geprobeerd de ambities, opgaven en kansen zo concreet als mogelijk te formuleren. En omdat het KROK gaat over de ruimtelijke ontwikkelingen, zijn alleen die ambities en kansen genoteerd, die ruimtelijke impact hebben.

Het hoofdstuk start met de overkoepelende ambities uit het APRK. Vervolgens wordt een compact overzicht gegeven van wat er aan beleid op de diverse schaalniveaus voor de Kustzone is geformuleerd. Dan passeren de opgaven en kansen voor de hele Kustzone (voor de thema's recreatie, natuur en landschap & landgebruik) de revue. Om te eindigen met de opgaven en kansen die specifiek voor de vier deelgebieden gelden.

1. 'Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam' (APRK), Provincie Noord-Holland, januari 2019 & 'Kader Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam, Provincie Noord-Holland, versie februari 2019

DE AMBITIES ZOALS GEFORMULEERD IN HET APRK

- Behoud door ontwikkeling én het meer beleefbaar maken van het cultuurhistorisch erfgoed
- Verbreding en vergroting van het toeristisch en recreatief aanbod t.b.v. gebruik vanuit Amsterdam (aantrekkelijkheid en bekendheid van alternatieve bestemmingen, optimaliseren van bereikbaarheid en capaciteit alsmede het verhogen van ruimtelijke kwaliteit op strategische plaatsen)
- Het versterken van de recreatieve mogelijkheden op en langs de dijk, bijvoorbeeld met de aanleg van het Stadsstrand in Hoorn en het verbeteren van de recreatieve verbindingen voor langzaam verkeer
- De dijkversterkingen en de te ontwikkelen ruimtelijke projecten dragen bij aan de ruimtelijke kwaliteitswaarden van het gebied
- Vergroting van de waternatuurwaarden, vooral door het creëren van brede ondiepe oeverzones voor waterplanten, vissen, schelpdieren, vogels, rietzones en overstroombare oeverlanden
- Innovaties op het gebied van waterveiligheid en klimaatbestendigheid volgens de principes van *Building with Nature*
- Verbreding van het assortiment landbouwproducten, duurzaam geteeld onder omstandigheden van een houdbaar watersysteem. Tevens onderzoek naar de mogelijkheden van ketenverkorting en het produceren onder een eigen label voor de Kustzone.

Om de laag van de meer algemene ambities ‘dekkend’ te krijgen, opdat dat wat er verderop aan opgaven en kansen is opgesomd ook door een algemene ambitie wordt gedragen, stellen we voor een negende ambitie toe te voegen:

- De smalle streng, die de strook met de dijk nu als langgerekte grens tussen land en water vormt, transformeren naar een bredere dijkzone met de dijk als ruimtelijke drager daar middenin. Met meer ruimte voor natuurontwikkeling en recreatie alsmede met meer variatie in de land – waterovergangen aan weerszijden. Een bredere dijkzone met meer voor- en achterland levert ook uit oogpunt van waterveiligheid een meer robuuste waterkering op.



Zicht op de Gouwzee met vooraan Marken, rechts Monnickendam, en achter aan de horizon Waterland. Het verwerkelijken van de ambities draagt bij aan een flinke kwaliteitsimpuls voor de Kustzone en een omslag van dijk naar dijkzone; met de dijk als ruimtelijke drager binnen een veel breder gebied met meer natuur, een rijker palet aan recreatieve mogelijkheden, en een hechtere relatie tussen de buiten- en binnendijkse landschappen (foto: Peter Heeling)

SAMENVATTING VAN HET BELEID

DE KUSTZONE VANUIT DE INVALSHOEK VAN VERSCHILLENDE BETROKKEN OVERHEDEN EN PARTIJEN

De Kustzone Hoorn – Amsterdam is onderdeel van het dynamisch schiereiland boven Noordzeekanaal en IJ. De essentie is waterveiligheid en waterkwaliteit te borgen en een robuust ecosysteem te ontwikkelen, als basis voor een zorgvuldige afwisseling van recreatieve en op natuurontwikkeling gerichte activiteiten en van drukte en rust. De cultuurhistorische kwaliteiten en de ruimtelijke karakteristiek van de onderdelen van de Kustzone vormen vertrekpunt voor de verdere ontwikkeling

Uit: Omgevingsvisie Noord-Holland, 2018

Inzetten op integrale dijkversterking waarbij ook doelen zoals natuur, recreatie en landschap een plaats krijgen. Met behoud van ontwikkelkansen en een eerlijk verdienmodel de agrarische sector en alle ketenpartijen stimuleren om stappen te zetten richting een kringlooplandbouw (door te werken met proeftuinen) en verbetering van de natuur-, water- en bodemkwaliteit (o.a. door de inzet van bodemcoaches), klimaat en dierenwelzijn. Inzet richten op een betere spreiding van toeristen, zowel in tijd als in ruimte; vooral richten op het stimuleren van cultuurtoerisme. Noord-Holland is een provincie met – ook buiten Amsterdam – een rijke cultuur, historie en aantrekkelijke evenementen. Recreatiegebieden moeten toegankelijk en gemakkelijk bereikbaar blijven en er moet ruimte zijn voor recreatieve elementen en ondernemerschap. Tegelijkertijd dient de balans tussen recreatieve activiteiten en rust, stilte en natuurbescherming geborgd te zijn. Recreatie mag niet leiden tot schade aan de wezenlijke kenmerken en waarden van de natuurgebieden

Uit: Coalitie Akkoord College GS, 2019

Bij het inpassen en vormgeven van initiatieven en projecten in de Kustzone de ontwikkelprincipes van de betreffende structuurdragers en ensembles uit de Leidraad toepassen

Uit: Leidraad Landschap en Cultuurhistorie, 2018

Het karakter van Waterland als kleinschalig en rustig vaargebied behouden en zonering van waterrecreatieactiviteiten aan de Markermeerkust; heldere keuze maken waar wel en waar geen durfsporten/ kitesurfen

Uit: Visie Waterrecreatie Provincie Noord-Holland, 2016

Een natter veenweidegebied wordt hier als potentie benoemd

Uit: Agenda Groen Provincie Noord-Holland, 2013

Belangrijke bouwstenen voor de Kustzone zijn: ondiepe zones met helder water (vooral voor waterplanten), geleidelijke land-waterovergangen (oevervegetatie) en ecologische verbindingen (om vismigratie tussen aan elkaar grenzende watersystemen te bevorderen)

Uit: Kaderrichtlijn Water

Voor het Markermeer zijn verbetering voedselbeschikbaarheid (driehoeksmossel en spiering), kaal houden van de rust- en broedgebieden (voorlopig beperkt tot Hoekelingsdam) en behoud van gebieden voor rust en ruimte (Warder, Hemmeland zijn momenteel als rui-, rust- en foerageergebied beneden peil) van belang; de Gouwzee is een belangrijk rustgebied. Er worden vier kitesurflocaties aangegeven: Hoorn, Warder, Edam en Hemmeland

Uit: Beheerplannen Natura 2000

Heldere waterplantrijke zone direct langs de Noord-Hollandse kust; gradiënten van helder water naar slibrijk troebel water; vergroting van de overgangszones land-water

Uit: TBES Markermeer-IJmeer

Meer diversiteit aan habitat-typen in het systeem; specifieke mix van inrichtingsmaatregelen kan leiden tot onderscheidende kustlandschappen inclusief kustonderwaterlandschappen; van scherpe grens naar gradiënt land- water door verbetering relatie binnen- en buitendijks gebied, waardoor er ondiepe watermilieus en voedselrijke milieus worden toegevoegd aan het systeem; inzetten op enerzijds verondieping (met waterplanten in heldere water als cruciale factor) en anderzijds op verdieping (tbv de recreatievaart)

Uit: Panorama Markermeer-IJmeer, 2018

Waterfront Hoorn verder ontwikkelen inclusief stadsstrand bij de Grote Waal. Hoorn promoten als kunst- en cultuurstad aan het water

Uit: Programma Waterfront Gemeente Hoorn (2013)

Aanleg fietspad op de dijk tussen Hoorn en Edam; recreatief toegankelijk maken van de vooroevers
Uit: Structuurvisie Koggenland (2009)

Edam – rust dichtbij A'dam, tot leven brengen historie; Volendam met centrum en waterfront – gezelligheid en reuring, vormt (samen met Hoorn) het 'waterfront' van de Markermeerkust; waterfront aan het Kleiperk opwaarderen (verbeteren buitenruimte, voorlanden meer op water en dijk betrekken), Noordeinde, Haven en Zuideinde in hoogseizoen autovrij maken; Zeevang – versterking kleinschalige infrastructuur; toevoegen aanlegmogelijkheid waterrecreatie bij Etersheim
Uit: toeristische visie Gemeente Edam-Volendam

Waterbewustzijn en beleving van het water (zwemwater, vaarwater, als omgevingskwaliteit) als belangrijke asset van Waterland. Mikken op kwaliteitsverbetering van het bestaande aanbod aan recreatieve voorzieningen. Tegengaan 'verstening' van de dijk.
Uit: plannen Gemeente Waterland

Meer samenhang in projecten in en langs het Markermeer-IJmeer; grondbalans op orde door samenhang te brengen in waar en hoe verondieping, verdieping en zandwinning aan de orde zijn; ecologisch maatwerk door differentiatie onderwaterlandschap; kustlandschap kan de recreatieve en voedselbehoefte (streekeigen producten; aquateelten en vis!) van de Metropoolregio A'dam bedienen
Uit: programma Metropoolregio A'dam landschap

Amsterdamse toeristen stimuleren om ook de regio te bezoeken; marketingconcept met zes thema's ('Old Holland' voor Zaanstreek–Volendam, Monnickendam en Edam–Waterland); onderliggende karakters: 'Small-town harbours' (Volendam, Monnickendam en Edam) en 'Amsterdam Waterland' (Beemster en Laag Holland); bereikbaarheid en connectiviteit verbeteren door onder meer regionale vaarverbindingen voor openbaar en/ of toeristisch vervoer en de realisatie van 'groene lopers' als toeristische fietsroutes tussen A'dam en de regio
Uit: Strategische Agenda 2025 Toerisme Metropoolregio A'dam

Omringdijk als icoon met een verbindende functie tussen de recreatieve en toeristische bestemmingen, gestoffeerd met diverse landschapselementen aan weerszijden; Hulk: binnen- en buitendijks verbinden en inzetten op sportieve recreatie; watersport en binding met het water als speerpunt; robuuster natuur, weidevogelleefgebieden, natuurvriendelijke oevers, natuurlijke bermen, plas-dras-gebieden; en een sterk en veelzijdig landbouwgebied
Uit: Natuur en recreatieplan West-Friesland (2016)

Grootste recreatieve druk opvangen in de randen van de stedelijke gebieden: Noorderstrook langs de A10, Twiske, Groengebied Purmerland, Purmerbos en Hemmeland opwaarderen en verbinden met stedelijke gebieden tot een recreatieve hoofdstructuur; overige landelijke gebied voor de rust-, natuur- en cultuurliefhebber behouden; gesuggereerd wordt de Waterlandse dijk op te waarderen tot langgerekt park; kleinschalige voorzieningen voor zwemmen langs de Markermeerdijk tussen Durgerdam en Edam; voor toervaart van kleine en middelgrote motorjachten is een netwerk in ontwikkeling op de ringvaarten en boezemwateren
Uit: Recreatieplan Waterland van recreatieschap Twiske Waterland (2012)

Ambitie: verbeteren van de regionale waterhuishouding; combi van water- en natuurbeheer met slimme recreatiemogelijkheden in een klimaatbestendig landschap; robuuste topnatuur vormt de basis met toekomstbestendige landbouw als exploitant van het open landschap; ondersteund door een recreatief netwerk dat ook de ontwikkeling van regionale producten kan stimuleren; en met herstel van de cultuurhistorische (vaar)verbindingen
Uit: Amsterdam Wetlands (2018)

Versterken mogelijkheden voor pleziervaart en watersport langs Waterlandse kust, toevoegen recreatiestrand nabij Blijkmeer. Aanpak knelpunten kleine vaarnetwerk. Verbeteren recreatieve functie Kinselmeer en realiseren zwemwaterkwaliteit, verblijfskwaliteit toevoegen aan Waterlandse kust. Mogelijkheden voor passende particuliere initiatieven (bijv. horeca). Benutten historische trekvaarten.
Uit: Watervisie Amsterdam (2016)

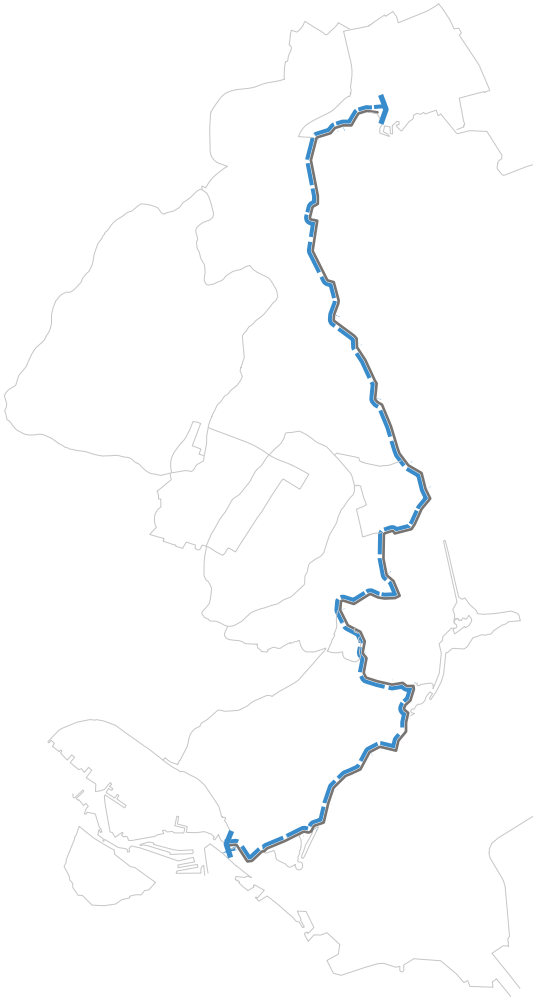
In de gebieden die vallen onder het regime Bijzonder Provinciaal landschap de initiatieven in de Kustzone zò vormgeven en inpassen dat de kernkwaliteiten, die voor de gebieden zijn beschreven niet worden geschaad.
Uit: Nadere toelichting Bijzonder Provinciaal Landschap, Omgevingsverordening Provincie Noord-Holland 2020

OPGAVEN EN KANSEN VOOR DE KUSTZONE ALS GEHEEL

Deels ingegeven door het hierboven geschetste beleid, maar ook met de verbeterpunten en de potenties van de Kustzone in het vizier, signaleren het Ambitieprogramma en het Kader Ruimtelijke Kwaliteit de volgende opgaven en kansen voor de hele Kustzone:

RECREATIE

- In de Kustzone komen de recreatieve vraag vanuit de eigen bewoners van de Kustzone en de vraag vanuit de metropoolregio Amsterdam samen. Onderzoek waar mogelijkheden zijn om aanbod te creëren dat aan beide typen vraag voldoet en ook waar – in verband met de te verwachten recreatieve druk – een zonering nodig is in rustigere plekken die horen bij de eigen leefomgeving van de bewoners van de Kustzone enerzijds en plekken waar de draagkracht voor intensiever vormen van recreatie (voor eigen inwoners en recreanten van elders) aanwezig is anderzijds; dat laatste is met name in de watersteden en -stadjes in de Kustzone het geval.
- De Kustzone en de dijk beter en op meer plekken toegankelijk maken.
- Verbeteren van de verkeerssituatie voor het autoverkeer door het verbeteren van de 'inprikkers' (de wegen haaks op de kust) vanaf de A7 en de N247 richting de Kustzone inclusief het zorgvuldig lokaliseren en inrichten van parkeermogelijkheden
- Het langzaam en recreatief verkeer stimuleren door de verkeerssoorten op diverse plekken te scheiden en doorgaand auto- en motorverkeer uit de dijkzone te weren. Een doorgaande en verbrede fiets- en wandelverbinding over en langs de dijk realiseren



Een doorgaande recreatieve route in de dijkzone vormt de drager voor de ontsluiting van de kustzone voor het langzaam verkeer



Een doorgaande en verbrede fiets- en wandelverbinding over en langs de dijk realiseren (foto: M. Eker)



In verband met de recreatieve druk is er behoefte aan een zonering in rustige plekken voor de bewoners van de Kustzone en plekken voor intensievere vormen van recreatie (foto: M. Eker)



Verbinden van binnen- en buitendijks water ter verbetering van de migratiemogelijkheden voor vissen, insecten en amfibieën en tevens om de vaarnetwerken met elkaar te verbinden

- Door te sturen op toegankelijkheid een bij de karakteristiek van het betreffende gebied een passende verdeling van luwte en drukte in de Kustzone creëren
- Voor de Kustzone buiten de watersteden en de grote recreatieve complexen is 'kleinschalig en hoogwaardig' het motto voor de recreatieve (en toeristische) ontwikkeling. Dat kan door het aanbod af te stemmen op de recreant en de toerist die op zoek zijn naar kwaliteit en de beleving van cultuurhistorie, water, landschap en natuur opzoeken.
- Het gaat erom de toegankelijkheid en de gebruiks- en belevingsmogelijkheden van het landschappelijk deel van de Kustzone te vergroten zonder nieuwe infrastructuur aan te leggen
- Diversificatie van het verblijfsrecreatie-aanbod, ook door herstructurering en doorontwikkeling van de bestaande voorzieningen en complexen
- Bredere Kustzone met langere en zachtere overgangen land-water; dijkzone als gebied voor water- en oeverrecreatie verbeteren (binnen- en buitendijks);
- Meer ruimte voor waterrecreatie in het binnendijkse deel van de Kustzone en uitwisselmogelijkheden tussen binnen- en buitenwater (via waterverbinding of overtoom) creëren. Buitendijks: waterplant-vrije zones en vaarroutes in het Markermeer voor de watersport creëren. En meer aanlegmogelijkheden voor watersport realiseren en daarbij de meelift-mogelijkheden op de vaargeulen die aangelegd worden i.v.m. dijkversterking benutten
- Kansen voor recreatief personenvervoer over water (A'dam – Volendam; A'dam – Hoorn; A'dam – Markerwadden – Almere – A'dam) onderzoeken
- Op een beperkt aantal plekken de mogelijkheden voor kitesurfen versterken

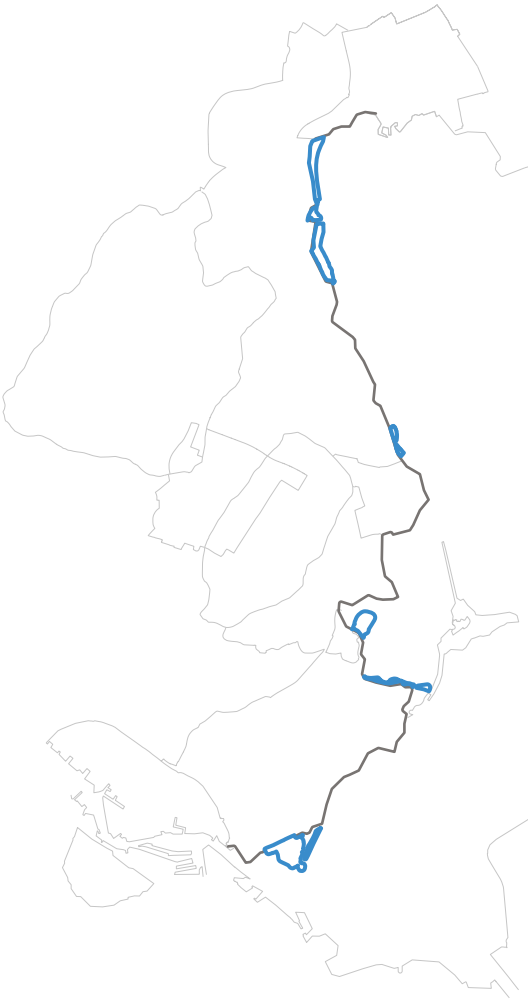
- Meer kansen voor de (sport)visserij creëren
- Realisatie van het Waterrijk Museum als combinatie van een recreatief routenetwerk met bestaande museale voorzieningen, cultuurhistorisch interessante plekken, (informatie) voorzieningen en de dijkplaatsen als ankerpunten voor de beleving van cultuur(historie), landschap en natuur.

NATUUR

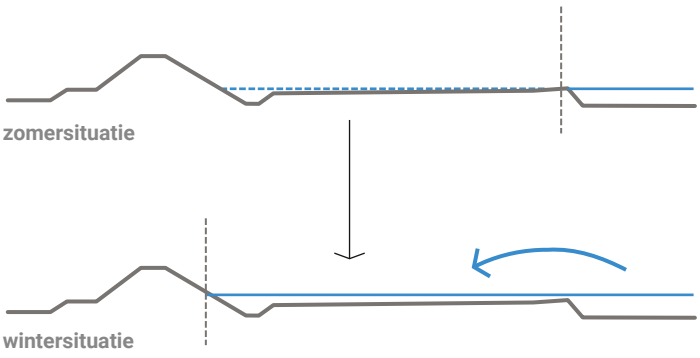
- Buitendijks: maak van het Markermeer-IJmeer een gezond waterecosysteem met een sterk verbeterde biodiversiteit door de potenties onder water te benutten: naast diepere delen (dieper dan 5m) méér ondiepe oeverzones (met waterdiepte tussen de 0 en 1 meter) en méér buitendijks oeverlanden, die als overstromende graslanden met een natuurlijk peilverloop in de winter een hoog en in de zomer een laag waterpeil hebben. Daar hoort ook bij: meer 'luwte' creëren door onderwatervoorzieningen (riffen) en rietzones te stimuleren. Met als gevolg: verbetering van de visstand, meer variatie in watervegetaties, betere leefomstandigheden voor de driehoeksmossel
- Binnendijks: streef naar natuurkernen van voldoende omvang (min 150 ha) met optimale condities voor weidevogels. Maak deze kernen aaneengesloten en stem het gebruik als hooi- en weiland daarop af. Zorg dat in deze gebieden het water jaarrond in de greppels staat
- Binnendijkse natuur is méér dan weidevogels alleen. Vooral het binnendijks watersysteem van watergangen, sloten, braken heeft potenties als biotoop voor waterplanten en vissen. Peilbeheer, waterkwaliteit, oeverinrichting en continuïteit van het binnendijks watersysteem daarop inrichten
- Verbeteren migratiemogelijkheden binnendijks – buitendijks. Vispassages bij sluizen, gemalen en inlaatwerken realiseren; een fijnmaziger netwerk van verbindingen tussen binnen- en buitenwateren realiseren
- Verbetering foerageer-, rust- en ruigebieden voor watervogels,



Uitdammerdijk; de kwaliteit van het binnendijkse watersysteem als biotioop voor waterplanten en vissen kan aanzienlijk verbeteren (foto: M. Eker)



Buitendijkse oeverlanden als overstroombare graslanden met een natuurlijke peilverloop ten behoeve van en gezond waterecosysteem





Ontwikkeling van het Waterrijk Museum als snoer met parels om de tijdsdiepte en het waardevolle erfgoed beleefbaar te maken en te ontsluiten voor het publiek

steltlopers, reigerachtigen, roerdomp, rietfauna etc.; verstoring minimaliseren; duidelijke zonering recreatie – natuur
- Verbeteren leefmilieu van specifieke Kustzone-soorten (Noordse Woelmuis, Ringslang etc.)
- Creëren van waterbuffers voor natuur opdat geen gebiedsvreemd (landbouw)water in natuurgebieden hoeft te worden ingelaten
- De dijk zelf als drager van natuurwaarden en ecologische verbinding tussen de aangrenzende natuurgebieden optimaliseren; bloemrijke vegetaties op dijk en land-water overgangen.

CULTUURHISTORIE

- Beleefbaar maken van de tijdsdiepte en het waardevolle erfgoed inclusief de nautische bodemschatten, de archeologie en de waterwerken in de Kustzone
- Het Waterrijk Museum dient ook om het cultuurhistorisch kapitaal van de Kustzone bijv. in de vorm van het fort, de molen en het gemaal te ontsluiten voor het publiek
- Behoud van de dijk als monumentale drager van functies in het kustlandschap; tevens dijk verder ontwikkelen als levend monument dat stapsgewijs met nieuwe technieken wordt aangepast aan de actuele eisen van waterveiligheid en ruimtelijke kwaliteit; heldere oplossingen die nieuwe natuurlijke en recreatieve kwaliteiten tot gevolg kunnen hebben en die over behoorlijke lengte worden toegepast met respect voor de huidige karakteristiek van de dijk; eenheid van wijze van versterken voor samenhangende dijkdelen.



Zicht op de Hoeckelingsdam: een beeld van een gevarieerde kustzone met overgangen van ondiep naar diep en met verschillende typen oeverzones (foto: M. Eker)

LANDSCHAP EN LANDGEBRUIK

- Behoud het karakter van de vier door hun ligging en ruimtelijke karakteristiek verschillende deelgebieden in de Kustzone; versterk de relaties tussen de vier gebieden en het Markermeer-IJmeer; hetzelfde geldt voor de steden en dorpen: ook die kunnen méér uit hun ligging aan het Markermeer-IJmeer halen
- De transitie naar natuur-inclusieve en circulaire landbouw in het veenweidelandschap in de Kustzone kan grote winst opleveren (houdbaar watersysteem, verminderde CO_2-uitstoot, verbeterde waterkwaliteit en nattere condities die de natuur in de Kustzone een impuls kunnen geven)
- Tijdens de overgang naar een natuur-inclusieve en circulaire landbouw is er in de Kustzone sprake van spectrum van vier 'kleuren' in het landgebruik: reservaat-natuur in natuurkernen – natuur-intensieve landbouw (hoge natuurprestatie leidend) – natuur-inclusieve landbouw (met natuur is bijproduct van de landbouw) – intensieve, grondgebonden landbouw (zonder specifieke natuurdoelstellingen); een natuurlijk peilverloop ('s winters hoog, in het voorjaar en zomer beperkt uitzakkend) en het weren van vermesting en verontreiniging om het waterecosysteem weer gezond en gevarieerd te maken vormen een belangrijk perspectief voor de kwaliteit van de Kustzone; vergroting van de waterbergingscapaciteit binnendijks is voor een natter veenweidegebied nodig
- Extensieve visserij, streekproducten en diensten van een natuur-inclusieve landbouw (inclusief aquateelten) bieden, naast recreatie en toerisme, mogelijk kansen voor de economie van de Kustzone.



Toevoegen van nieuwe oeverlanden ter vorming van een natuurkern (en een stadsstrand) buitendijks

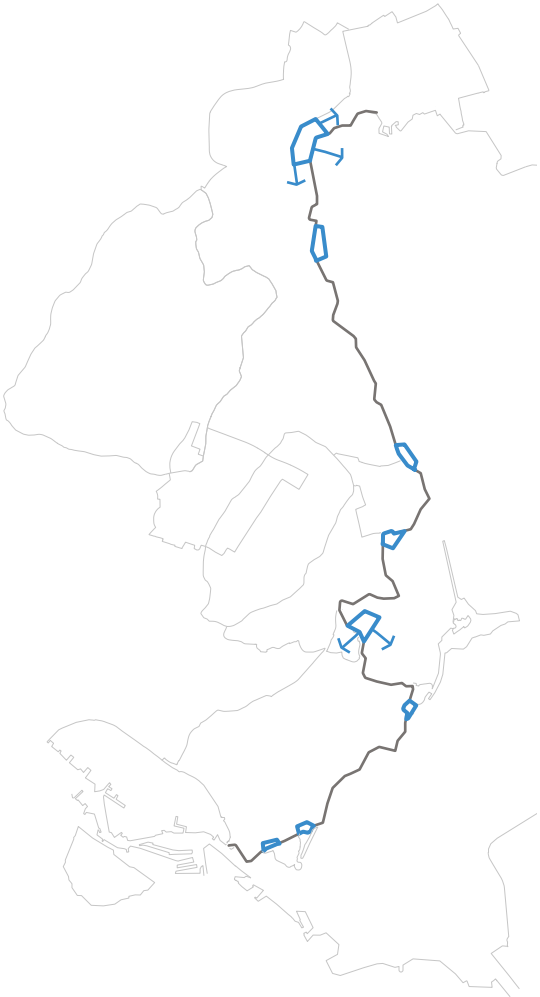
OPGAVEN EN KANSEN VOOR HOORN



Heroriëntatie van Hoorn op het water met aanleg van stadsstrand én oeverdijk; kwaliteitsimpuls voor de westflank van de stad, inclusief de Hulk binnendijks (foto: H+N+S)



Landschap bij Scharwoude met aan de horizon het spoor, de N247 en de A7, die barrières vormen tussen Hoorn en het groene ommeland (foto: H+N+S)



Het herstructureren en doorontwikkelen van bestaande recreatiecomplexen en recreatieve voorzieningen ter herorientatie op het Markermeer om o.a. hun werking als recreatieve schakel tussen de binnen- en buitendijkse delen van de kustzone te verbeteren

RECREATIE

- Hoorn als watersportstad aan het Markermeer verder ontwikkelen door de stadsbaai met stadsstrand en recreatieve voorzieningen aan de oostzijde van de baai; de oeverdijk in de Hoornse Hop biedt mogelijkheden voor sportieve recreatie
- De nabijheid van de afrit A7 Avenhorn maakt Hoornse Bocht tot best per auto bereikbare deel van de Kustzone, dit vraagt om goede geleiding van de verschillende verkeersstromen, oplossing van de parkeerdruk en het opheffen van barrièrewerking van wegen en spoorlijnen, door verbetering van het recreatief netwerk. Ook het vaarnetwerk over de trekvaart maakt daar onderdeel van uit. In de westelijke flank liggen er kansen om de 'doorwaadbaarheid' van de Kustzone te verbeteren door de inzet van de oude linten en de waterwegen
- Het ‘groene uitloopgebied’ en het recreatiecomplex de Hulk kunnen door verbeteringen in het recreatieve routenetwerk aanzienlijk beter op de Markermeerkust worden georiënteerd en goed worden verbonden met de stad
- Bereikbaarheid stadsstrand en recreatiedeel Hoornse Hop per fiets via de dijk als veilige en aantrekkelijke verbinding
- De barrières in het langzaamverkeer doelbewust eruit halen. Dit is vooral van belang voor De Hulk en westflank van Hoorn
- Hoorn als stad van de gouden eeuw met al zijn cultuurhistorische hoogtepunten als bestemming voor dagtrips vanuit Amsterdam (het liefst via een vaarverbinding!) kan een impuls vormen voor recreatieve mogelijkheden van de stad; oeverdijk als forse areaalvergroting van het Hoornse recreatie-landschap
- Route(s) over oeverdijk met verbindingen naar binnendijkse wijken en stadslandschap
- Waterplantvrij houden van de vaarroutes van de watersport op het Markermeer
- Verdere ontwikkeling van de binnendijkse watersport in het waternetwerk Koggenland voor kano’s en sloepen.

NATUUR

- Ontwikkeling oeverdijk (in de vorm van een brede en lage zanddijk), met tussenwater en tussenoever langs Hoornse Hop
- Samen met de achter de dijk gelegen natuurgebiedjes ontstaat hier een natuurkern, die verder kan worden versterkt door aan de Markermeerzijde verondiepingen (met waterdieptes tussen de -1 en 0 meter) met het gemiddeld winterpeil als hoogste punt (met specie uit de uit te baggeren vaargeulen) en eilandjes (voor grondbroeders!) te creëren, waardoor de waterfauna omvangrijker en gevarieerder wordt
- Onder water luwte creëren door aanleg riffen; waar mogelijk waterrietvelden aanleggen als schuilmogelijkheid voor de

visstand in de winter
- Bestaande oeverlanden worden overstromingsgraslanden en daarmee paaiplaats voor vissen; de natuurkern de Hulk is beperkt toegankelijk, maar vanaf de dijk en spottersplekken valt er ruimschoots van het dierenleven te genieten.

LANDSCHAP (INCL. CULTUURHISTORIE) EN LANDGEBRUIK

- Betere verbinding van regiostad Hoorn met de gevarieerde landschappen en cultuurhistorie in zijn directe omgeving
- Kustzone daarin met de oeverdijk als recreatie- en natuurlandschap als grote troef
- De dijk, die nu als barrière tussen stad en baai met beperkt toegankelijke oever fungeert, wordt een uitnodigend kustlandschap waarin de dijk de opmaat vormt naar het tussenwater en brede oever
- Water- en oeverlandschap Hoorn met zijn rijke maritieme historie en zijn cultuurhistorische en landschappelijke parels worden het embleem van de regiostad.



Strand bij Warder; pleisterplaats voor de eigen inwoners en de connaisseurs van buitenaf (foto: H+N+S)

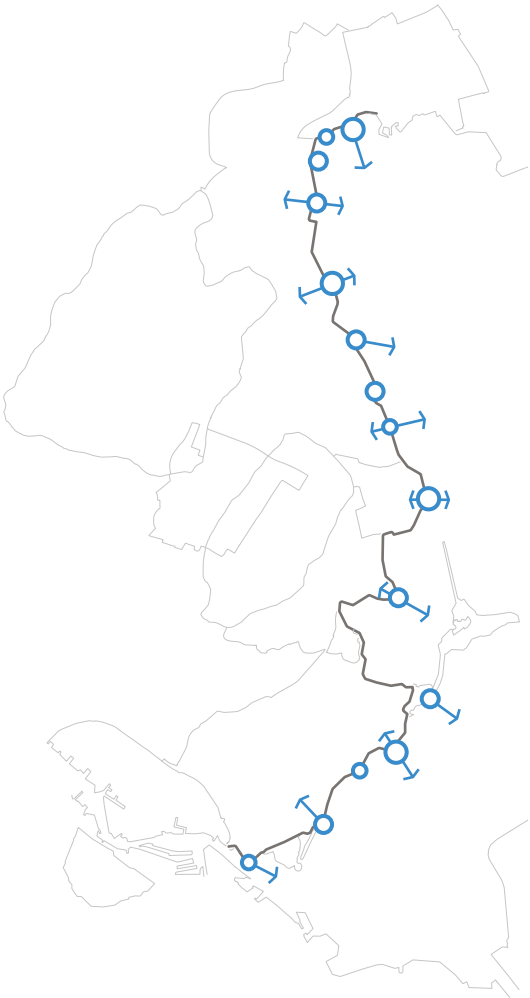
OPGAVEN EN KANSEN VOOR ZEEVANG

RECREATIE

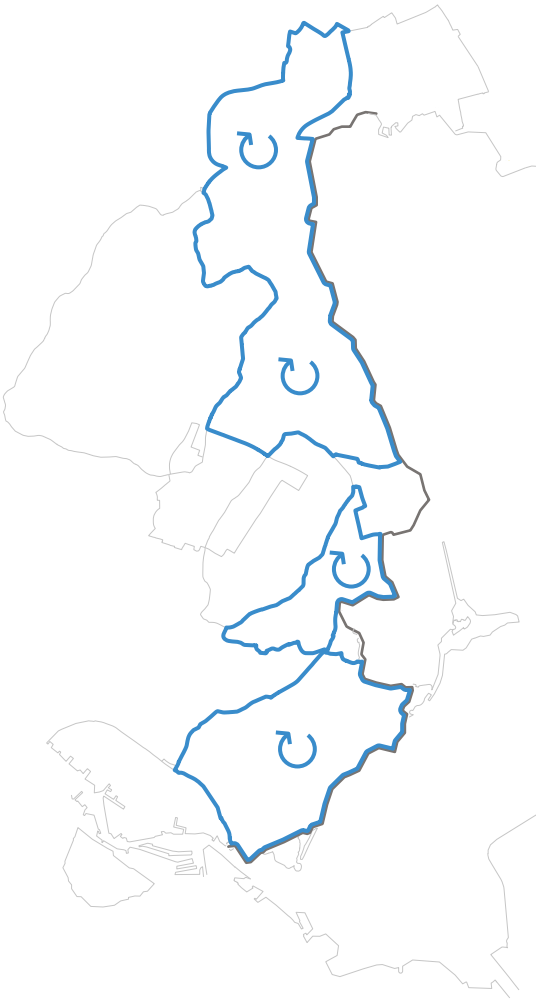
- Het beleven van de natuurlijke kwaliteiten vormt de grote kans voor dit deel van de Kustzone
- Schardam koesteren als plek waar de historische en landschappelijke essentie van het gebied samenkomen
- Warder, Etersheim en Fort Edam verder ontwikkelen als pleisterplaatsen; voor inwoners van de regio en recreanten die de moeite nemen om wat verder in de Kustzone door te dringen
- Verbeterde belevingsmogelijkheden van het Markermeer vooral voor fietsers; clustering van voorzieningen (met hiervoor genoemde locaties en campings als kristallisatiepunten) voor oeverrecreatie (zwemmen en vissen), horeca, verblijfsaccommodatie, recreatieve attracties; de koppeling met het water is essentiële opgave voor dit gebied
- Het grote aantal dijkplaatsen in dit deel moet dit bewerkstelligen; mogelijkheden voor agrotoerisme in het binnendijkse agrarische gebied.

NATUUR

- Verondieping van de vooroever in de baai-achtige stukken bij de buitendijkse kogen en Warder, opdat een zone met waterdiepten van 0 tot 1 meter ontstaat als voortplantings- en opgroeiplekken voor waterorganismen
- Natuurlijk peilverloop instellen voor de oeverlanden Rietkoog, Floriskoog en Oosterkoog en de sloten brede oevers geven met



Toevoegen van dijkplaatsen in verschillende gedaanten en met divers programma ter bevordering van recreatie, beleving binnen-buitendijks en de koppeling met het water





boven: Verdere bodemdaling tegengaan en watersysteem stap voor stap op orde brengen onder meer door landgebruik aan te passen aan geringere ontwateringsdiepten

rechtsboven: De diepe polder Etersheimer Braak; op den duur te vernatten ten behoeve van natuurontwikkeling en natte teelten (foto: H+N+S)

flauwe taluds
- Braken aan de binnenzijde van de dijk revitaliseren door ze uit te baggeren en voorwaarden voor een gevarieerder vegetatie te creëren
- Optimalisering en maximalisering de Schardammerkoog en het N2000 gebied van Zeevang als weidevogelleefgebied door de waterkwaliteit en de condities voor watergebonden natuur te verbeteren
- Scheiding van waterstromen die respectievelijk door natuur- en landbouwgebied lopen; vervolgens de binnen- en buitendijkse natuur met elkaar verbinden.

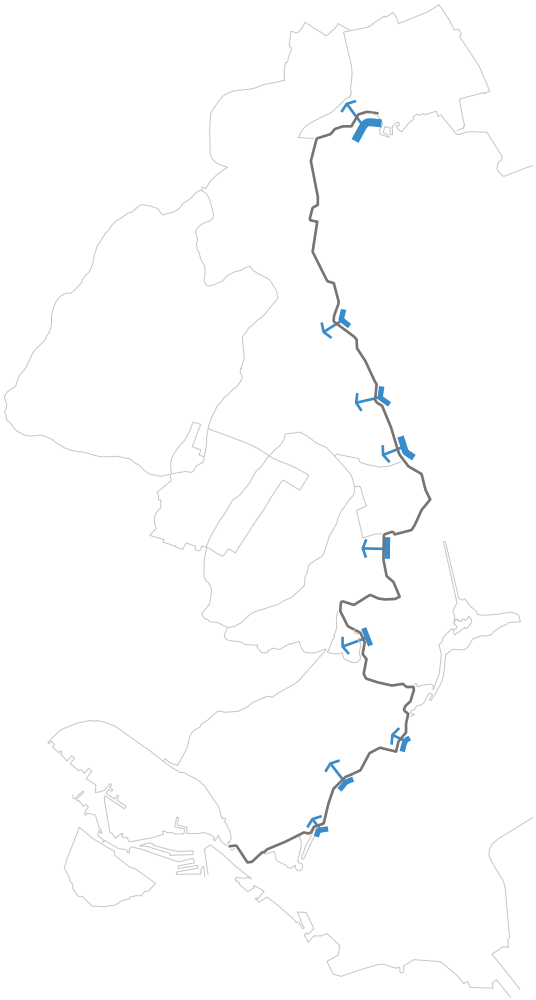
LANDSCHAP (INCL. CULTUURHISTORIE) EN LANDGEBRUIK

- Stap voor stap met diverse maatregelen de bodemdaling terugdringen en de transitie naar natuurinclusieve landbouw bevorderen, te beginnen met de gebieden om de natuurkernen
- Op den duur vernatting van de diepe polder Etersheimer Braak ten behoeve van ten behoeve van natuurontwikkeling en natte teelten
- De landschappelijke kwaliteiten van dit deel van de Kustzone (de grote mate van ruimtelijkheid, openheid en rust
- En dat alles dicht bij de metropoolregio en de groeisteden Purmerend en Hoorn) vragen om zorgvuldigheid bij het vormgeven en inpassen van de ruimtelijke dynamiek (schaalvergroting bebouwing erven, nieuwe bebouwing, infrastructuur). Het erfgoed in de vorm van de waterbouwkundige werken (Omringdijk, sluizen, stuwen, bruggen), de molen, het fort en de schootsvelden van de Stelling van Amsterdam bij Edam, de linten met hun monumenten vormen de soms wat verstopte stoffering van dit aantrekkelijke landschap in de luwte.

OPGAVEN EN KANSEN VOOR GOUWZEE

RECREATIE

- De aantrekkelijke en gevarieerde Kustzone vormt hier voor de eigen inwoners van Edam-Volendam-Monnickendam-Purmerend alsmede die van de Metropoolregio A'dam een steeds belangrijker bestemming; horeca, attracties en jachthavens enerzijds en het open landschap, de binnen- en buitendijkse natuur (met de zuidelijke Gouwzee als kroonjuweel) anderzijds vragen om een landschappelijk logische afbakening ten opzichte van elkaar en een zonering van drukte en rust
- Routing en locatie van voorzieningen zijn de 'knoppen' om die te bewerkstelligen; eigen signatuur van de Gouwzee-steden koesteren
- Marken met zijn combi van attracties en authenticiteit als parel in ere houden; herstructurering van de bestaande woningvoorraad en voorzieningen heeft de voorkeur boven het toevoegen nieuwe woningen en recreatieve voorzieningen; de herstructurering en de eventuele nieuwe ontwikkelingen zorgvuldig en met veel gevoel voor de structuur en de bouwwijze op het eiland inpassen
- Fiets- en vaarnetwerk als dragende recreatieve routestructuur in de Kustzone middels het opheffen van barrières en het toevoegen van ondersteunende voorzieningen verder bevorderen
- Aantrekkelijke (fiets)verbinding van Purmerend met de Kustzone maakt het netwerk compleet
- Waterrijk Museum kan voor dit deel van de Kustzone bij uitstek het verbindend concept vormen met fort, sluis en museum van Edam, historische scheepswerf Slobbeland (Volendam), museum De Speeltoren (Monnickendam) en gemaal de Poel als ankerpunten



Nieuw strand toevoegen en het buitendijks water toegankelijk maken als onderdeel van het fijnmazige recreatieve netwerk



Recreatie enerzijds en het open landschap, de binnen- en buitendijkse natuur anderzijds vragen om een landschappelijk logische afbakening ten opzichte van elkaar en een zonering van drukte en rust. Hier het "kroonjuweel' de zuidelijke Gouwzee (foto: M. Eker)

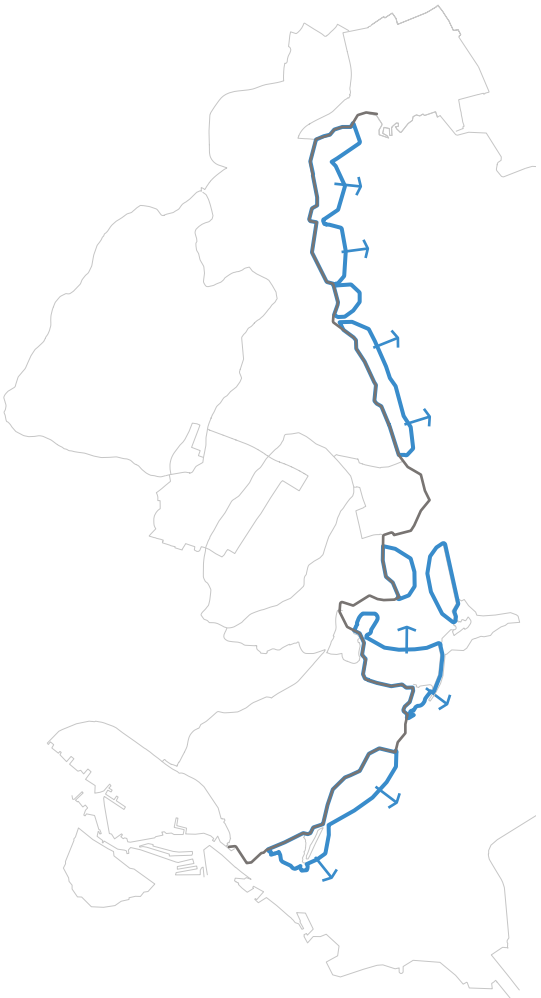


Marken met zijn combi van attracties en authenticiteit als parel in ere houden en niet 'verpretparken' (foto: Hnapel)

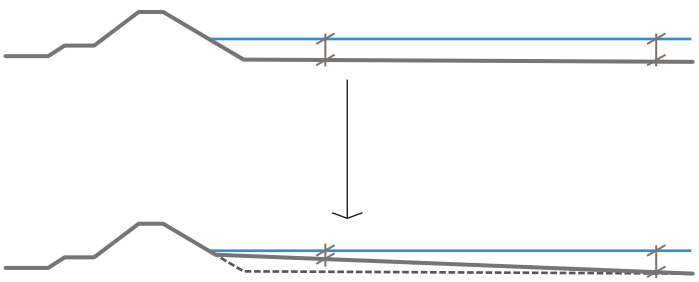
- Gevarieerd waterrecreatiedomein, zowel binnendijks (Purmer Ee, de Leek, Purmerringvaart) als buitendijks (Gouwzee, Markermeer, de kitesurf-locaties bij Edam) met Monnickendam als knooppunt tussen beide in
- De maritieme archeologische waarden op de bodem van de Gouwzee en het Markermeer vormen hier een nog aan te boren potentie
- Twee verbindingen tussen binnen- en buitenwater (bij Edam en Monnickendam) vormen een extra troef
- Kitesurflocaties bij Edam en Marken
- Consolideren, herstructureren en doorontwikkelen van verblijfsaccommodaties in de Kustzone, afgestemd op het MRA Ontwikkelkader Verblijfsaccomodaties.

NATUUR

- Behoud en ontwikkeling van de hoge natuurwaarden en het gezonde ecosysteem in de Gouwzee
- Kleinschalige verondiepingen (0 – 1m diep) in de Gouwzee (met baggerspecie uit te verdiepen vaargeulen in het noordelijk deel) aansluitend aan het rietland langs de zuidoever
- Vernatting en uitbreiding van de sterk verlande en verdroogde rietlanden aan de zuidzijde; aan de landzijde van de Gouwzee wordt het natuurcomplex verrijkt door verbetering van de natuurlijke kwaliteiten van het deel van Waterland tussen de Nes en Monnickendam met zijn waterpartijen, braken en weidevogelleefgebied
- In de Polder Katwoude vormen de braken langs de dijk, die uitgebaggerd zouden moeten worden en de Sluissloot aanknopingspunten voor verbetering van de (natte) natuurwaarden in dit gebied
- Polder Katwoude heeft, wanneer de waterstand wordt verhoogd en landbouw een natuur-inclusiever koers gaat volgen, de potentie om een goed weidevogelgebied te worden
- Het creëren van een ecologische verbinding aan de westkant van de Kustzone langs de Purmerringvaart, te beginnen met het realiseren van een interne natte zone in de polder.



Buitendijks ondiepe zones creëren als voortplantings- en opgroeiplekken voor waterorganismen

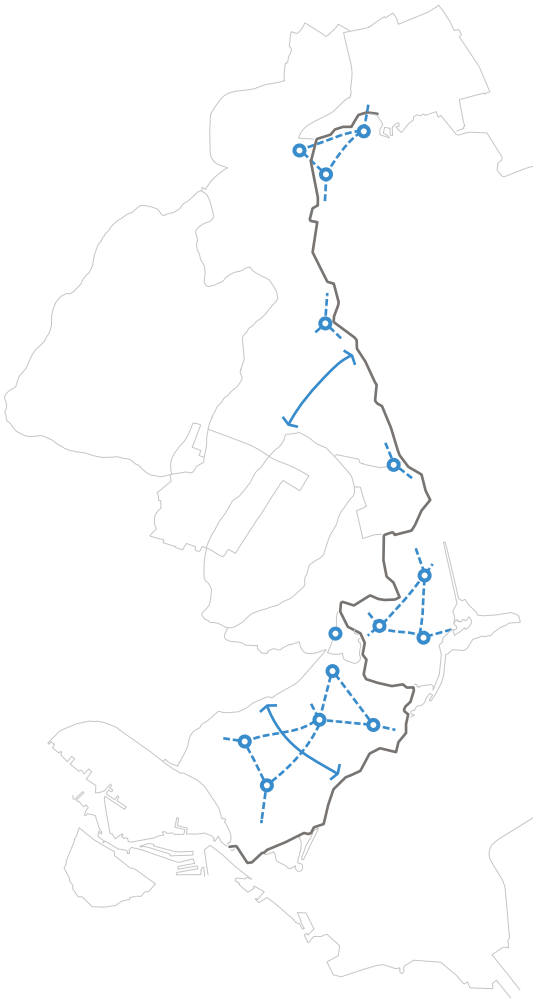




Het archetypische Hollandse waterlandschap van Waterland met lint- en dijkdorpen vormt een aantrekkelijke woonomgeving (foto: M. Eker)

LANDSCHAP (INCL. CULTUURHISTORIE) EN LANDGEBRUIK

- Hier is de Kustzone op zijn breedst: letterlijk, want in en om de Gouwzee wordt in een brede zone van de kwaliteiten van het kustlandschap genoten, maar ook figuurlijk, de geschiedenis, de natuurwaarden en recreatieve mogelijkheden zijn hier rijk en divers
- de relatie van het waterfront van de Zuiderzeestadjes met het water kan hier en daar nog aan kracht winnen; het Galgeriet in Monnickendam is een goed voorbeeld van een plan dat zijn positie aan het water benut
- alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten trefzeker zijn en erop gericht zijn deze constellatie van landschappelijke (inclusief cultuurhistorische), natuurlijke en recreatieve waarden te versterken; transitie naar natuur-inclusieve landbouw in de Polder Katwoude
- polder Katwoude en het zuidelijk deel van de Gouwzee zijn – vanuit het perspectief van recreatief gebruik – de extensieve delen van de Kustzone in dit deelgebied. Op den duur liggen hier kansen voor natuur-intensieve landbouw en natuurontwikkeling in samenhang met de buitendijkse natuurlijke kwaliteiten.

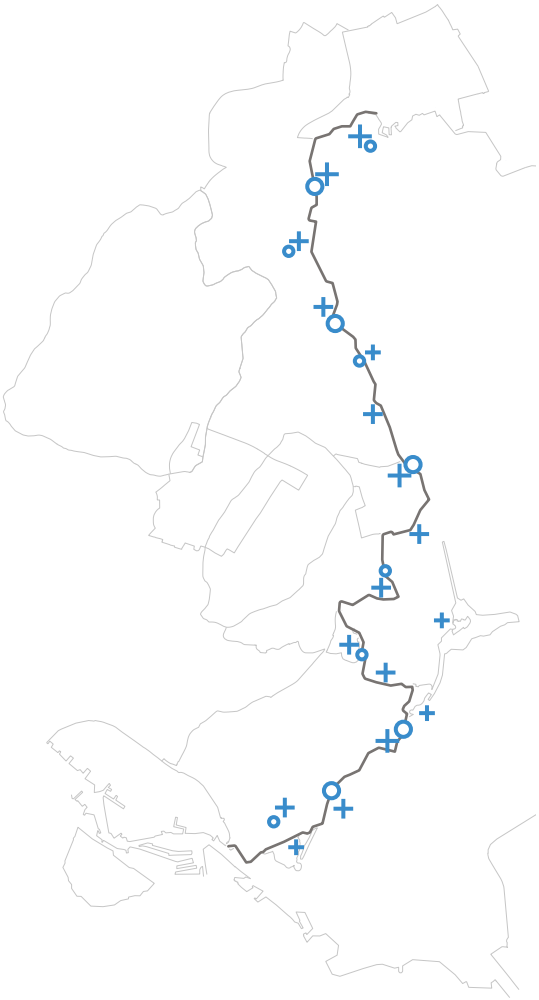


Nieuwe recreatieve verbindingen maken, ontbrekende schakels toevoegen, en barrières opheffen ter complementering van het netwerk

OPGAVEN EN KANSEN VOOR WATERLAND-IJMEER

RECREATIE

- Het archetypische Hollandse waterlandschap van Waterland met lint- en dijkdorpen vormt een aantrekkelijke woonomgeving en een gewilde recreatieve bestemming voor de inwoners van de Metropoolregio A'dam
- Het bewaken van de kwaliteiten van het idyllisch landschap



Toevoegen van recreatief en cultureel programma in de Kust- en dijkzone (musea, aanlegplaatsen, kitesurfplekken) ter accentuering en diversificering van verschillende plekken en gebieden

en het natuurschoon enerzijds en het in goede banen leiden van de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de vorm van voorzieningen en verbeteringen van het routenetwerk anderzijds vormen de belangrijkste opgave voor dit gebied. Kleinschaligheid en kwaliteit zijn daarbij de trefwoorden.

- De Waterlandse kust vormt de luwe en niet-verstedelijkte zijde van het IJmeer, dat zich met zijn omvang van 2500ha en verstedelijkende oevers (IJburg, Almere) meer en meer tot een grootstedelijke waterplas en vaar-eldorado ontwikkelt
- De Kustzone heeft hier twee gezichten: enerzijds dat van Waterland, waar behoedzaam ontwikkelen met respect voor het cultuurlandschap aan de orde is en anderzijds dat van het IJmeer, met een heel andere schaal en een grootstedelijk waterfront als horizon.
- Desondanks IJmeer en Waterland als één geheel bekijken en de mogelijkheden voor ruimte-beleving, natuurontwikkeling en -beleving en recreatie op elkaar afstemmen zodat meerwaarde ontstaat
- Verbetering van het aaneengesloten en netwerk van zo mogelijk vrijliggende wandel- en fietspaden met goede aansluiting op de transferia (eindpunt Noord-Zuidlijn, afritten A10, knooppunten N247, busstations)
- Het toevoegen van kleinschalige verblijfsrecreatie-accommodaties (ecolodges) ter verrijking van het aanbod
- Opheffen van de barrières in het vaarnetwerk van Waterland (sloepen, kano's) over de Aa-en en Die-en met name richting Monnickendam
- Kinselmeer als plas voor natuurontwikkeling en kleinschalige recreatie
- Langs de dijk kleinschalige gelegenheden inrichten om te zonnen, zwemmen en de natuur te beleven

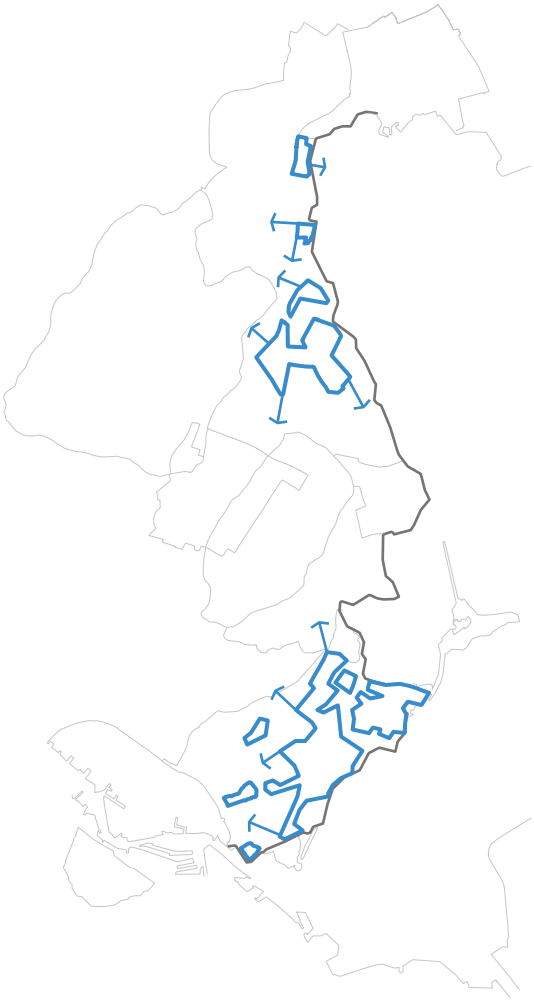


Zicht op IJburg vanaf Durgerdam. De schaal van de metropool (beleefbaar in en langs het IJmeer) en die van het gegroeide cultuurlandschap (beleefbaar in Waterland) komen hier samen (foto: M. Eker)

- Toenemende gebruiksintensiteit van het IJmeer als waterrecreatieplas zo organiseren en zoneren dat de verschillende gebruikersgroepen en functies elkaar niet in de weg zitten
- Zandwinning, uitbaggeren van geulen, creëren van ondiepten en ondiepe oevers, situeren van aanlegmogelijkheden zijn de 'knoppen' om het gebruik van water en oevers door waterrecreanten te sturen en tot een zonering van rust en drukte te komen
- Kust bereikbaar houden voor de watersport; aanzet van de dam naar Marken als plek voor waterrecreatie ontwikkelen.

NATUUR

- In de baaien van de Waterlandse Kustzone ondiepe watermilieus (0-1m) realiseren, luwte creëren en rietzones ontwikkelen en/ of bestaande rietlanden revitaliseren
- In de Kinselbaai bovendien de stroomsnelheden verlagen door de aanleg van onderwaterdrempels
- De Hoeckelingsdam uitbreiden en erosiebescherming aanbrengen
- Polder de Nes transformeren naar overstroombaar grasland en inrichten als paaiplaats voor vissen en foerageerplaats voor vogels, met een waterverbinding naar het IJmeer en zo mogelijk voor de polder een eigen peilregime instellen
- Kansen van Polder IJdoorn als natuurparel van de Kustzone benutten door 1) de Grote Polder in te richten als sterk vernat weidevogelleefgebied en overstroombaar grasland met paaimogelijkheden voor vissen 2) de Kleine Polder in te richten als foerageergebied voor water- en kustvogels met een eigen visverbinding naar het IJmeer
- De Waterlandse Zeedijk inrichten als ecologische verbindingszone met bloemrijk grasland als bekleding van dijk
- In binnendijks Waterland de bestaande waterrijke natuurgebiedjes langs de Aa-en en de Die-en vergroten en aaneenrijgen tot een robuust complex met grote botanische waarden en optimaal ingericht als leefgebied voor insecten, kleine zoogdieren, amfibieën en vissen, dat tevens is voorzien van een eigen waterverbinding met het IJmeer
- Verbetering van de waterkwaliteit in de Kustzone door het watersysteem van de natuurgebieden en de gebieden voor natuur-intensieve landbouw los te koppelen en van eigen water te voorzien
- In het gebied tussen en langs het waterrijke natuurcomplex streven naar een optimaal weidevogelleefgebied met bloemen-rijkdom, met max 40cm ontwatering en een gezond waterecosysteem; de botanische kwaliteit van de weide- en hooilanden verbeteren door stoppen met bemesten.



Verbeteren en verbinden van de binnendijkse natuur in combinatie met het verbeteren van de waterkwaliteit



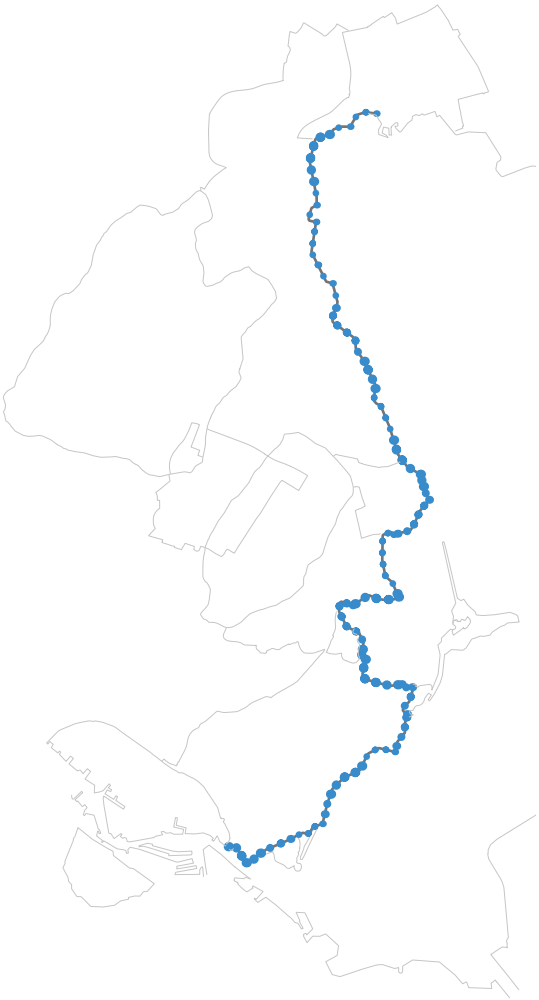
Waar mogelijk de natuurgebieden omgeven door een bufferzone met een hogere waterkwaliteit dan die van het aangrenzende landbouwgebied (foto: M. Eker)



De idylle van het Waterlandse landschap komt vooral tot uiting in de cultuurhistorische kwaliteiten van de dorpen (foto: M. Eker)

LANDSCHAP (INCL. CULTUURHISTORIE) EN LANDGEBRUIK

- In de Kustzone van Waterland is er sprake van een grote variatie aan landschappelijke verschijningsvormen en de overgangen daartussen op korte afstand: water-land, binnenwater-buitenwater, veenweide-droogmakerij, bebouwd-onbebouwd, ruimte-horizon; er liggen grote kansen om deze variatie in de komende periode nog uitgesprokener en beter beleefbaar te maken; de relatie tussen de dorpen en het water en de gebruiksmogelijkheden van de oever kunnen verder verbeteren
- In de gebieden tussen en langs het waterrijke natuurcomplex maakt het agrarisch gebruik de overgang naar natuur-intensieve en natuur-inclusieve landbouw
- Met eigen *'appellation controlée'* vlees en zuivelproducten voor de metropoolregio;
- In de kleine droogmakerijen van Waterland overschakelen op vormen van nat grondgebruik: de Polder Blijkmeer en de Polder Durgerdammer Die
- De Waterlandse dorpen met hun cultuurhistorische kwaliteiten en de Stelling van Amsterdam (Vuurtoreneiland!) en het eeuwenoude landschappelijke beeld bepalen de hoge attractiewaarde van het te koesteren erfgoed in dit deel van de Kustzone. Het is de kunst de recreatieve mogelijkheden in de dijkzone te verbeteren en er tegelijk voor te zorgen dat de idylle overeind blijft.





boven en links: Creëren van een bloemrijke dijk van noord tot zuid ter accentuering en karakterisering van de dijk en de dijkzone (foto: M. Eker)

STRATEGIEËN EN RUIMTELIJKE PRINCIPES

In dit hoofdstuk hebben we de kansen en opgaven voor de Kustzone als geheel en voor de vier deelgebieden beschreven. In de beschrijvingen komt in vrijwel alle gevallen ook aan de orde met welke ruimtelijke ingrepen of strategieën de betreffende opgave kan worden ingevuld of kans kan worden verzilverd. Wanneer we die strategieën onder elkaar zetten en ordenen van ingrepen die de natuurlijke kwaliteiten een impuls geven naar ingrepen die de recreatieve kansen benutten dan ontstaat het volgende beeld:

STRATEGIEËN

1	Ondiepe zones buitendijks creëren
2	Oeverlanden worden overstroomgebieden
3	Nieuwe oeverlanden toevoegen
4	Binnendijkse natuur vergroten/ verbinden/ (waterkwaliteit) verbeteren
5	Stop bodemdaling veenweidegebied/ watersysteem op orde/ peilopzet/ landgebruik aanpassen
6	Bloemrijke dijk creëren
7	Binnen- en buitendijks water met elkaar verbinden
8	Dijkplaatsen in verschillend gedaante en met divers programma toevoegen
9	Nieuwe stranden en strandjes toevoegen/ buitendijks water toegankelijk maken
10	Waterrijk Museum als snoer met (cultuurhistorische) parels realiseren
11	Toegankelijkheid dijkzone verbeteren
12	Recreatieve netwerk: nieuwe verbindingen/ ontbrekende schakels toevoegen/ opheffen barrières (binnen- en buitendijks; over land en over water)
13	Herstructureren en doorontwikkelen bestaande recreatiecomplexen en recreatieve voorzieningen
14	Nieuw recreatief en cultureel programma in Kust- en dijkzone toevoegen (musea, aanlegplaatsen, kitesurfplekken)

Deze lijst dekt zo ongeveer alle geformuleerde kansen en opgaven. Er zitten makkelijker uit te voeren strategieën tussen en ook strategieën die een koerswijziging van het beleid of een lange stap-voor-stap aanpak vereisen. Ze zijn geordend volgens de lijn natuur – recreatie, (1 is meer natuur, 14 meer recreatie). Elk van de 14 strategieën heeft een landschappelijke verschijningsvorm en een aantal betreffen de manier waarop met het erfgoed in de Kustzone wordt omgegaan.

Nader beschouwd behoren de strategieën tot families of principes. Wanneer we ze ordenen naar de achterliggende ruimtelijke principes dan zit er achter elk van de 14 strategieën één van de volgende 3 ruimtelijke principes:

RUIMTELIJKE PRINCIPES

A Ruimte creëren voor natuur en/ of recreatie toevoegen;

B Herstructureren, herstellen, kwaliteit verbeteren;

C Verbinden voor recreatie en/ of natuur.

En tenslotte geldt er een overkoepelend principe voor alle strategieën, die aan een kwaliteitsimpuls voor de Kustzone kunnen bijdragen, en dat principe luidt:

D Recreatieve voorzieningen, natuur (en mogelijkheden om die te beleven), landbouw (inclusief de nevenfuncties die daarbij horen, zoals kopen van streekproducten en verblijven bij de boer) zoveel mogelijk bij elkaar brengen en mengen; alleen gebruiksvormen scheiden waar noodzakelijk. Dit laatste geldt voor natuur en agrarisch gebied, zolang de transitie naar circulaire vormen van landbouw nog niet heeft plaatsgevonden.



3.

KADER VOOR DE INITIATIEVEN EN INRICHTINGS-VOORSTELLEN

VOORAF

In dit hoofdstuk worden handvatten gegeven voor het beoordelen van de initiatieven en inrichtingsvoorstellen die voor de Kustzone Hoorn–Amsterdam zijn ontwikkeld of nog worden ontwikkeld. Het kader is opgebouwd aan de hand van drie vragen, waarmee kan worden bekeken hoe het initiatief of inrichtingsvoorstel zich verhoudt tot de Kustzone en de directe omgeving. Allereerst wordt bepaald wat de bijdrage van een bepaald initiatief aan de ambities, kansen en opgaven, zoals die in hoofdstuk 2 zijn beschreven, is. Aan de hand van de tweede vraag kan inzicht worden verkregen in waar in de Kustzone een bepaald initiatief het beste kan 'landen' voor de juiste *spin-off* en om goed tot zijn recht te komen.De derde vraag geeft houvast voor nadere invulling (en een begin van de verdere) uitwerking van het initiatief.

WAT DRAAGT EEN INITIATIEF BIJ?

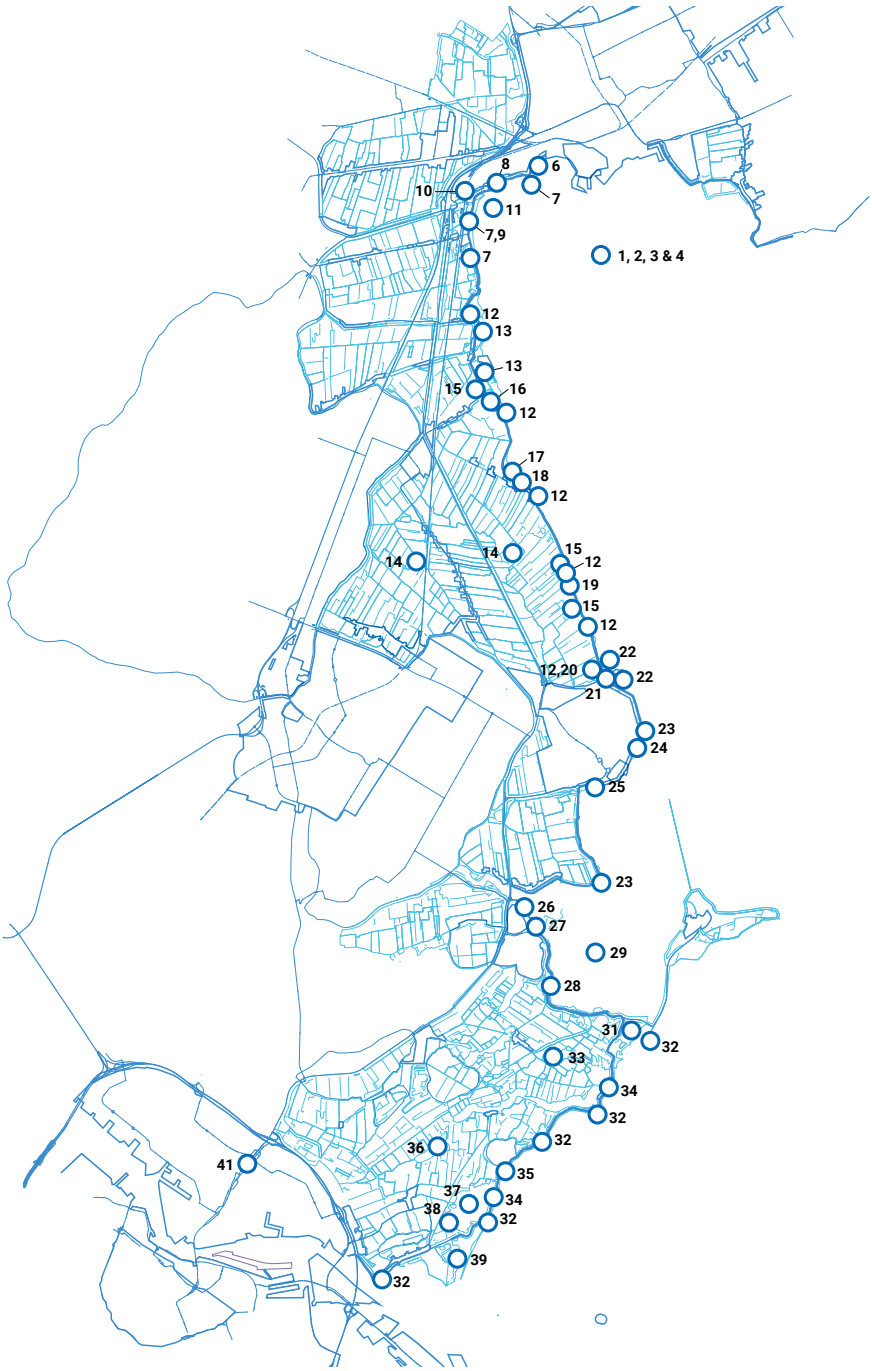
Met deze vraag worden de tijdens het opstellen van dit kwaliteitskader (eind september 2019) bekende initiatieven beoordeeld aan de hand van de lijst ruimtelijke principes en strategieën waarmee hoofdstuk twee is geëindigd. Wil een initiatief bijdragen aan de impuls voor de kwaliteit van de Kustzone, dan zal het aan de in hoofdstuk 2 geformuleerde ambities, kansen en opgaven moeten beantwoorden doordat het óf op gebied van natuur, of op gebied van recreatie, of op gebied van landschappelijke kwaliteit (inclusief cultuurhistorische kwaliteiten) iets toevoegt. Een handige manier om vast te stellen of een bepaald initiatief dat doet is om het langs de lijst van 14 ruimtelijke strategieën te leggen, die voor de toekomst van de Kustzone aan de orde zijn.
Een manier om een antwoord op deze vraag te illustreren is om de bestaande initiatieven die voor de Kustzone zijn ontwikkeld door te lopen en te kijken aan welke van de strategieën ze bijdragen. De lijst van initiatieven die in september 2019 bekend zijn (zie de bijlage op pagina 77) is op kaart gezet en vervolgens is in een matrix in beeld gebracht onder welke van de ruimtelijke strategieën ze vallen.
De lijst van initiatieven zal de komende tijd ongetwijfeld nog gaan veranderen: er komen initiatieven bij en er vallen er af. De nu bekende initiatieven zijn in dit hoofdstuk op de kaart gezet en worden bij wijze van oefening op hun bijdrage getest. Een en ander biedt geen enkele garantie dat de betreffende initiatieven ook daadwerkelijk kunnen worden uitgevoerd.*

* Tijdens de aanpassing van dit kwaliteitskader medio 2020 is een aantal initiatieven die niet meer aan de orde zijn uit de lijst verwijderd; vandaar dat de nummering van de initiatieven gaten vertoont.

rechts: kaart van de kustzone met daarop aangegeven de huidige lijst van initiatieven (september 2019, aanpassing medio 2020)

INITIATIEVEN IN DE KUSTZONE

1 Doorgaande fiets- en wandelroute op of langs de dijk
2 Aanleg dijkplaatsen voor recreatie en natuurbeleving
3 Ontwikkelen bloemrijke dijk
4 Ontwikkelen Waterrijk Museum
5 -
6 Aanleg stadsstrand Hoorn
7 Dijkplaatsen deelgebied Hoorn
8 Aanleg wandelverbinding Grote Waal - dijk
9 De Hulk binnen- en buitendijks
10 Aanleg Dwaalpark Hoorn
11 Versterken natuurkern oeverdijk
12 Dijkplaatsen deelgebied Zeevang
13 Verbetering natuur en recreatie Schardam en Schardammer Koog
14 -
15 Opknappen braken Zeevang
16 Integraal cultuur-toeristisch project Etersheim
17 Aanpak kruising Warder
18 Ontwikkelen kitesurflocatie bij Warder
19 -
20 Verbeteren Fort Edam als cultuurhistorische bestemming
21 Passeerbaar maken Zeesluis Edam voor fietsers en wandelaars
22 Kitesurflocatie bij Edam
23 Dijkplaatsen deelgebied Gouwzee



24 Buitendijkse parkeerplaats Volendam Noordeinde
25 Realiseren historische scheepswerf Slobbeland
26 Binnenhaven Monnickendam
27 Trailerhelling bij Galgeriet, Monnickendam
28 Herontwikkeling Gemaal De Poel
29 Realiseren vaarroute kleine watersport in noordelijk deel Gouwzee
30 -
31 Natuurkern De Nes e.o.
32 Dijkplaatsen deelgebied Waterland
33 Ontwikkelen natuurkern Waterlandse Weiden
34 Aanlegsteiger in IJmeer bij Uitdam/ Kinselmeer
35 Aanleg kleine zwemstrandjes tussen Uitdam en Kinselmeer
36 Verbeteren van het binnendijkse vaarnetwerk van Waterland
37 Extensieve recreatie oostoever Kinselmeer
38 Ontwikkelen natuur- en recreatiekern De Munt-Kinselmeer
39 Ontwikkelen natuurkern IJdoorn, Kinselbaai en Hoeckelingsdam;
40 -
41 Stad-landverbindingen Amsterdam – Waterland

INITIATIEVEN IN DE KUSTZONE EN HUN BIJDRAGE AAN DE STRATEGIEËN

RUIMTELIJKE PRINCIPES	STRATEGIEËN
A Ruimte creëren voor natuur en/ of recreatie toevoegen	**1** Ondiepe zones buitendijks creëren
	2 Oeverlanden worden overstroomgebieden
	3 Nieuwe oeverlanden toevoegen
	8 Dijkplaatsen in verschillende gedaanten en met divers programma toevoegen
	9 Nieuwe stranden en strandjes toevoegen/ buitendijks water toegankelijk maken
B Herstructureren, herstellen, kwaliteit verbeteren	**14** Nieuw recreatief en cultureel programma in Kust- en dijkzone toevoegen (musea, aanlegplaatsen, kitesurfplekken)
	4 Binnendijkse natuur vergroten/ verbinden/ (waterkwaliteit) verbeteren
	5 Stop bodemdaling veenweidegebied/ watersysteem op orde/ peilopzet/ landgebruik aanpassen
	13 Herstructureren en doorontwikkelen bestaande recreatiecomplexen en recreatieve voorzieningen
C Verbinden voor recreatie en/ of natuur	**6** Bloemrijke dijk creëren
	7 Binnen- en buitendijks water met elkaar verbinden
	10 Waterrijk Museum als snoer met (cultuurhistorische) parels realiseren
	11 Toegankelijkheid dijkzone verbeteren
	12 Recreatieve netwerk: nieuwe verbindingen/ ontbrekende schakels toevoegen/ opheffen barrières (binnen- en buitendijks; over land en over water)

INITIATIEVEN
13 Verbetering natuur en recreatie Schardam en Schardammer Koog
9 De Hulk binnen- en buitendijks
11 Versterken natuurkern oeverdijk
2 Aanleg dijkplaatsen voor recreatie en natuurbeleving: **7** Dijkplaatsen deelgebied Hoorn; **12** Dijkplaatsen deelgebied Zeevang; **23** Dijkplaatsen deelgebied Gouwzee; **32** Dijkplaatsen deelgebied Waterland
6 Aanleg stadsstrand Hoorn; **35** Aanleg kleine zwemstrandjes tussen Uitdam en Kinselmeer;
18 Ontwikkelen kitesurflocatie bij Warder; **25** Realiseren historische scheepswerf Slobbeland; **26** Binnenhaven Monnickendam; **27** Trailerhelling bij Galgeriet, Monnickendam; **34** Aanlegsteiger IJmeer bij Uitdam/ Kinselmeer; **37** Extensieve recreatie oostoever Kinselmeer
15 Opknappen braken Zeevang; **39** Ontwikkelen natuurkern IJdoorn, Kinselbaai en Hoeckelingsdam; **31** Natuurkern De Nes e.o.; **38** Ontwikkelen natuur- en recreatiekern De Munt-Kinselmeer
33 Ontwikkelen natuurkern Waterlandse Weiden
10 Aanleg Dwaalpark Hoorn; **22** Kitesurflocatie bij Edam
3 Ontwikkelen bloemrijke dijk
29 Realiseren vaarroute kleine watersport in noordelijk deel Gouwzee
4 Ontwikkelen Waterrijk Museum; **16** Integraal cultuur-toeristisch project Etersheim; **20** Verbeteren Fort Edam als cultuurhistorische bestemming; **28** Herontwikkeling Gemaal De Poel
1 Doorgaande fiets- en wandelroute op of langs de dijk; **8** Aanleg wandelverbinding Grote Waal - dijk
17 Aanpak kruising Warder; **21** Passeerbaar maken Zeesluis Edam voor fietsers en wandelaars; **24** Buitendijkse parkeerplaats Volendam Noordeinde; **36** Verbeteren van het binnendijkse vaarnetwerk van Waterland; **41** Stad-landverbindingen Amsterdam – Waterland

CONCLUSIE

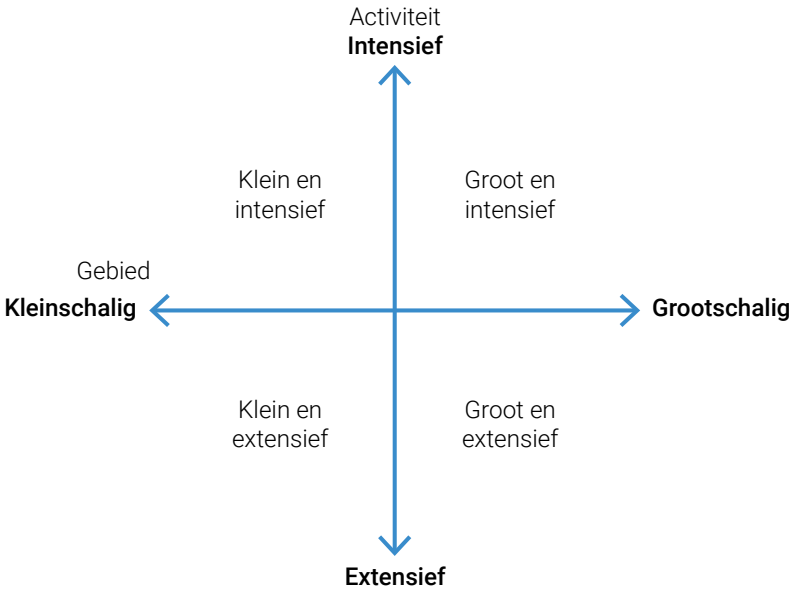
De conclusie van deze oefening luidt dat alle initiatieven onder één of meer van de ruimtelijke strategieën vallen. Sommige van de strategieën zoals bij voorbeeld strategie 7 (het verbinden van binnen- en buitendijks water) en 3 (het toevoegen van nieuw oeverland) worden (nog) niet door initiatieven gedekt. Strategie 5 (bodemdaling stoppen, watersysteem op orde brengen, landgebruik aanpassen aan nattere omstandigheden) wordt gedragen door enkele initiateven in de directe omgeving van bestaande natuurkernen. Het kan goed zijn dat er verspreid over de Kustzone meerdere initiatieven in de richting van een natuurinclusiever landbouw zullen worden ontwikkeld.



Zicht op de Rietkoog met bewegwijzering; natuur, recreatie en landschapsbeleving in één. (foto: H+N+S)

WAAR IS EEN INITIATIEF HET BEST OP ZIJN PLAATS?

Om deze vraag te kunnen beantwoorden is een tweetal kaartbeelden ontwikkeld, dat het beste kan worden aangeduid met de term 'streefbeeld'. Het zijn kaartbeelden die de gebieden, gebiedjes en plekken in de Kustzone indelen al naar gelang hun geschiktheid voor bepaalde ruimtelijke ingrepen.
De kaartbeelden zijn ontstaan uit het idee dat als het om het trefzeker lokaliseren van 'programma' (daarmee wordt hier bedoeld: grondgebruik, activiteiten en voorzieningen) in de Kustzone gaat enerzijds de intensiteit van de activiteit ertoe doet en anderzijds de schaal en omvang van de plek waar de betreffende activiteit in landt. Zo kwamen we tot een denkschema met een gebieden-as (waarin de volgende vraag leidend is: passen de aard en omvang van het programma bij het karakter van het gebied?) en een activiteiten-as (waarin de vraag naar de intensiteit van het programma en de bezoekersaantallen leidend is). Om de kaartbeelden leesbaar te houden hebben we een streefbeeld 'groen-blauw' ontwikkeld (met een zonering voor de extensieve vormen van grondgebruik, zoals landbouw, natuur en extensieve vormen van recreatie) en een streefbeeld 'oranje-rood' (met de locatie-principes voor de recreatieve en culturele activiteiten en voorzieningen) .
De kaartbeelden doen éénduidige uitspraken over de gebieden en plekken die erop zijn weergegeven; als op het groen-blauwe streefbeeld voor een gebied natuurontwikkeling als koers staat beschreven, dan legt het oranje-rode streefbeeld daar geen recreatieve ontwikkeling overheen.



links: Assenkruis met op de horizontale as de gebieden op de schaal van groot naar klein, en op de verticale as de de activiteiten, de intensiteit van het gebruik van intensief naar extensief. De twee assen vormen de basis voor twee streefbeelden.





boven: De Hogendijkerbraak bij Warder: klein en extensief en onderdeel van het groen-blauwe streefbeeld.
(foto: H+N+S)

links: Volendam; grote clusters met toeristische activiteiten en onderdeel van het oranje-rode streefbeeld. De stad heeft veel laadvermogen voor recreatief programma en kan die karakteristiek verder uitbouwen.
(foto: Gouwenaar)

STREEFBEELD GROEN - BLAUW

Aan het streefbeeld liggen de strategieën ten grondslag die aan het eind van hoofdstuk 2 als concretisering van de opgaven en kansen zijn geformuleerd. Die zijn gecombineerd met de kwaliteiten en de verbeterpunten uit de typering van de vier gebieden van het eerste hoofdstuk. Als nieuw element zijn de vaarroutes en de maaigebieden in het Markermeer, de Gouwzee en het IJmeer toegevoegd, die de kustzone als vaargebied aantrekkelijker gaan maken. De vaargeulen die vanuit de diepere delen van het Markermeer en het IJmeer worden gegraven om de Kustzone vanaf de kant van het water beter toegankelijk te maken zijn hierin een factor. Het gaat hier om bestaande en nieuwe (bij voorbeeld bij Etersheim en Uitdam) geulen; de laatste zijn voor een deel gegraven ten behoeve van de uitvoering van de dijkversterkingsmaatregelen. Ook het binnendijkse vaarnetwerk heeft een plek gekregen in dit streefbeeld.

Het groen-blauwe streefbeeld legt de Kustzone uiteen in een reeks van typen gebieden aan de hand van de aard van het gebied, met elk een eigen koers en strategie.

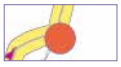
	AARD VAN HET GEBIED	KOERS EN STRATEGIE
	Grote open waterlandschap Markermeer	Aaneengesloten water voor recreatie (extensief) en natuur
	Grote open waterlandschap IJmeer	Aaneengesloten water voor recreatie (intensief) en natuur, zo nodig gemaaid
	Diep water, permanente en tijdelijke vaargeulen	Aaneengesloten water voor recreatie
	Ondiep kustwater (2 – 3m diep)	Zone voor waternatuur en extensief vaarwater
	Kustzone buitendijks met kansen voor natuurontwikkeling	Zone voor verondieping (0 – 1m diep) en het creëren van een luwe zone voor natuurontwikkeling
	Oeverdijk, buitendijks voorland	Oeverdijk aanleggen; in buitendijks grasland natuurlijk peil herstellen waardoor het kan vernatten en overstroombaar wordt
	Dijkzone	Bloemrijke dijk creëren en dijk als habitat voor ringslang etc verbeteren
	Schakels (sluizen, spuien, vistrappen etc)	Verbinden binnendijks en buitendijks vaarwater met schutsluis of overtoom
	Binnendijks (vaar)water (boezems, trekvaarten, dieën) inclusief oevers	Obstakels verwijderen, ontbrekende schakels toevoegen
	Kleine natuurgebieden (braken en andere kleine natuurgebieden)	Natuur herstellen en verbeteren
	(Kleine) droogmakerijen	Watersysteem op orde brengen, peilopzet (ook tegen paalrot), natuurontwikkeling en natte teelten
	Aaneengesloten natuur binnendijks (NNN donkerder, N2000 lichter)	Zo mogelijk vergroten; van eigen water aan- en afvoer voorzien
	Grote aaneengesloten veenweide, inclusief weidevogelleefgebied	Stop bodemdaling veenweide, watersysteem op orde, peilopzet, natuurinclusieve landbouw

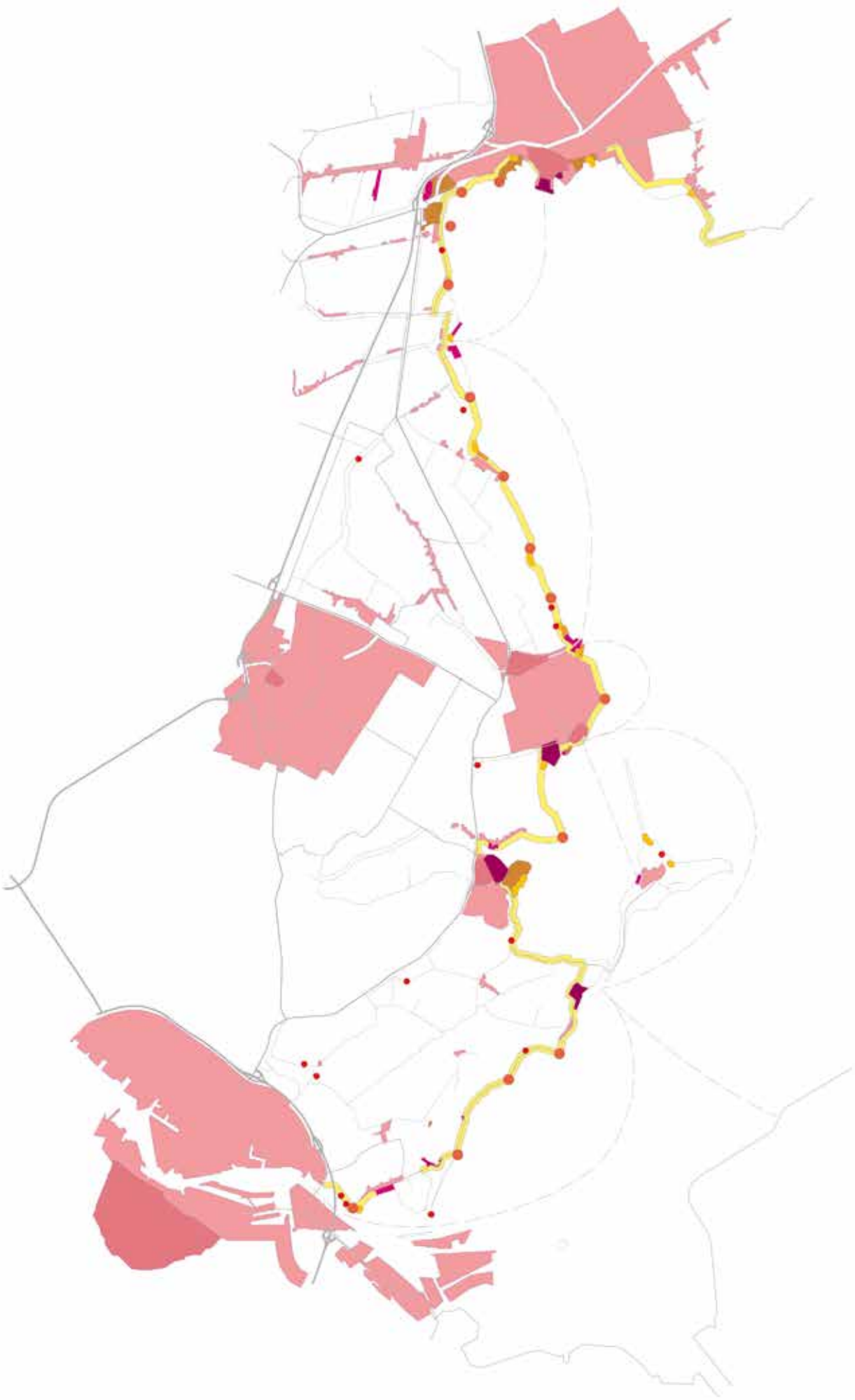


STREEFBEELD ORANJE - ROOD

Voor het trefzeker accommoderen van de meer intensieve activiteiten uit het culturele en recreatieve programma in de Kustzone hebben we het streefbeeld oranje-rood ontwikkeld. Een tien-traps-raket van gebieden en plekken in de Kustzone geeft in dat streefbeeld de geschiktheid aan voor de activiteiten op gebied van cultuur en recreatie. Onder 'programmatische invulling' staat opgesomd wat er in de betreffende categorie kan vallen; niet alles wat is opgesomd hoeft in de genoemde combinatie voor te komen.

Het oranje-rode streefbeeld legt de Kustzone uiteen in een reeks van typen plekken van groot/intensief naar klein/ extensief, met elk een eigen mogelijke programmatische invulling.

	PLEK	PROGRAMMATISCHE INVULLING
	**Markermeer/ IJmeersteden (Hoorn, Edam, V-dam, M-dam, A-dam)**	Attracties, dagrecreatievoorzieningen, hotels, verblijfsrecreatie, horeca, jachthavens
	**Recreatiehubs met grote jachthavens (Marina Volendam, Europarcs Uitdam)**	Attracties, dagrecreatievoorzieningen, verblijfsrecreatie, horeca, jachthavens
	**Verblijfsrecreatiecomplexen met kleine jachthaven (Schardam, Edam)**	Verblijfsrecreatie, horeca, kleine jachthaven, zwem- en zonmogelijkheid, refugia-natuur
	**Recreatiegebied en groot strand (Stadsstrand, De Hulk, Hemmeland)**	Dagrecreatie, (water)sport en -spel, zwem- en zonmogelijkheid
	**Kitesurfplekken**	Strand, (seizoens)horeca, parkeerplaats
	**Dijk- en lintdorpen**	Horeca, zwem- en zonmogelijkheid, ligplaatsen en voorzieningen voor de binnendijkse waterrecreatie
	**Camping bij de boer en losse horeca**	Verblijfsrecreatie, (seizoens)horeca, refugia-natuur
	**Dijkplaatsen**	*Afhankelijk van plek en condities een keuze uit:* (seizoens-) horeca, zon- & zwemmogelijkheid, aanlegmogelijkheid, parkeerplaats, vogelkijkhut, niks doen (met spontane natuurontwikkeling als gevolg), refugia-natuur
	**Strandjes**	Plek voor fietsen ('nietje')
	**Dijkzone, dijktrap**	Uitkijken, zonnen, picknicken



CONCLUSIE

Als we de lijst van nu bekende initiatieven (zie bijlage I) over de streefbeelden verdelen, dan is de conclusie dat het overgrote deel van de initiatieven op zijn plek past. Het merendeel lijkt ook echt positief bij te dragen aan het streefbeeld van de Kustzone. De initiatieven waarbij vanwege hun ligging kanttekeningen kunnen worden geplaatst zijn:

- Het zijn met name de kitesurflocaties en trailerhellingen die in verband met hun potentiele dynamiek en verstoring die om een zorgvuldige situering vragen; ter hoogte van de ondiepe oevermilieus met hun natuurlijke waarden zijn deze voorzieningen niet op hun plaats. Dit geldt zeker voor de plekken waar speedboten en jetski's te water kunnen worden gelaten.
- Het verbeteren van het vaarnetwerk in de Gouwzee zou zich in het noordelijk deel moeten concentreren. In het zuidelijke deel heeft het verder versterken van de buitendijkse natuurlijke kwaliteiten prioriteit. Het maaibeheer zou hier achterwege moeten blijven.

Verder valt op dat:

- Wanneer we de kansen, het streefbeeld groen-blauw en de initiatieven vergelijken, zien we dat de kansen om het zich ontwikkelende vaarnetwerk binnendijks met het buitendijkse vaarwater te verbinden in het noorden van het gebied (bij Schardam) jammer genoeg ontbreken.
- Daarnaast zou het ook een goede zaak zijn als er geëxperimenteerd zou worden met het creëren van condities voor een houdbaar watersysteem in één van de kleine droogmakerijen in de Kustzone, bijv. in de Blijkmeer.



Kitesurflocaties en de ontwikkeling van natuurlijke kwaliteiten in de dijkzone en het buitendijkse water verdragen elkaar niet; hier zijn keuzen vereist (foto: M. Eker)



In de Gouwzee komen de ambities vanuit natuur en recreatie samen en geldt; in het noordelijk deel meer ruimte voor het recreatieve vaarnetwerk, en het zuidelijke deel voorrang voor buitendijkse natuurontwikkeling. (foto: M. Eker)



Een koppeling tussen het binnen- en buitendijkse vaarnetwerk ontbreekt in het noordelijke deel van de Kustzone, terwijl hier wel kansen liggen. (foto: Ton van der Wal)

HOE PAST HET INITIATIEF IN DE CONTEXT?

Als aanzet voor de beantwoording van de hoe-vraag (hoe kunnen de initiatieven het beste kunnen worden ingepast?) hebben we voor elk van de vier deelgebieden de streefbeelden groen-blauw en oranje-rood over elkaar heen gelegd. Dan ontstaat er een beeld van de constellatie, korrelgrootte en kleurschakering voor elk van de gebieden. Op basis daarvan komen we tot een volgende eerste typering van de hoedanigheid en de verschijningsvorm van de initiatieven, die in de Kustzone als geheel en in de verschillende deelgebieden wenselijk zijn.
Deze typering met het oog op het toevoegen van programma en activiteiten geldt voor de periode van zeg de komende tien jaar. Na afloop van die periode is herijking op zijn plaats. Het laadvermogen van de vier gebieden is immers niet oneindig.
De hieronder gepresenteerde principes vormen een eerste aanzet. Ze dienen als 'gids' bij de verdere invulling en vormgeving van de initiatieven in het proces samen met betrokken publieke en private partijen. Ook zijn er enkele algemene principes die voor alle vier de gebieden van toepassing zijn.



REGIOSTAD HOORN

VOORKEUR VOOR INITIATIEVEN:

1. die Hoorn beter op de kust oriënteren;
2. die helpen de positie van Hoorn als 'hub' en boegbeeld van het noordelijk deel van de Kustzone te versterken;
3. en die tegelijkertijd helpen de barrièrewerking van de infrastructuurlijnen te verminderen;
4. aansluiten bij het gevarieerde natuurlijk, historische en toeristische karakter.

VOOR ALLE DEELGEBIEDEN

ONDERSCHEID BINNEN- EN BUITENDIJKS

Binnendijks voegen initiatieven zich in de ruimtelijke structuur van het open landschap en de linten, dijkbebouwing, dorpen, of naar de op zichzelf staande bebouwing. Initiatieven in de oeverzone van Markermeer en IJmeer voegen zich in de opbouw van het buitendijks landschap van voorland, rietland, ondiep water, kunstwerken en steigers. Bebouwing is hier afwezig of tijdelijk.

AANSLUITING OP LANDSCHAPPELIJKE KENMERKEN

Initiatieven sluiten aan op de aanwezige landschappelijke gegevenheden. de aanwezige verkavelingstructuur, schaal, niveauverschillen, beplanting, materialisering, etc. vormen samen de uitgangspunten voor de ruimtelijke inpassing.

HORIZONTALITEIT EN HOOGTE

In het ruimtelijk beeld van de Kustzone is de horizontaliteit van open weiland, water, dijken en horizon beeldbepalend; bebouwing blijft daaraan ondersgeschikt.



ZEEVANG

VOORKEUR VOOR INITIATIEVEN:

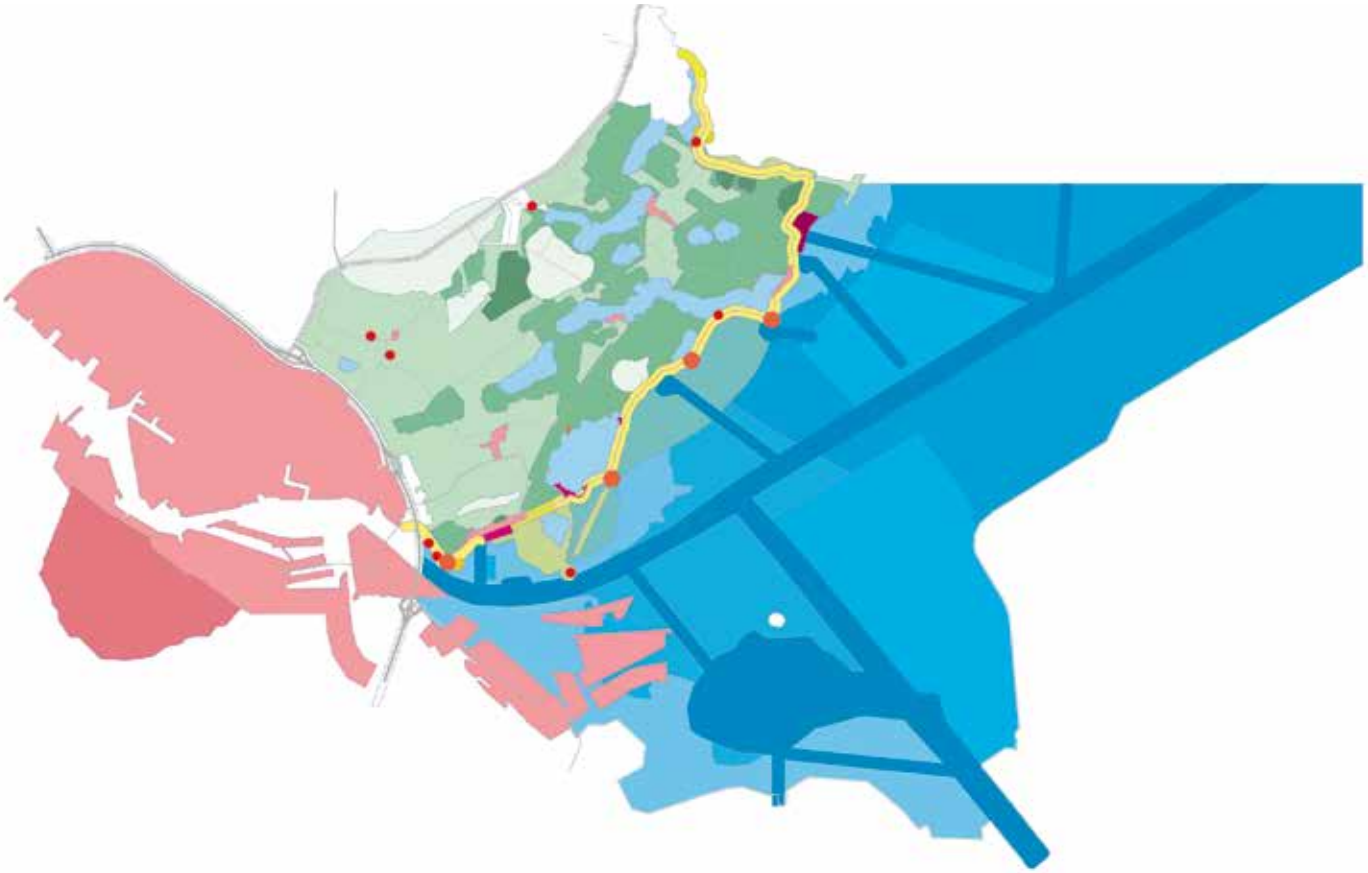
1. die ervoor zorgen dat de kwaliteiten van Zeevang ontdekt worden
2. die de grote schaal en ruimtelijkheid van dit gebied respecteren
3. die kleinschalig zijn en informeel van karakter
4. die zorgvuldig worden ingepast en de erfgoedwaarde van de ensembles en structuren goed tot hun recht laten komen.



GOUWZEE EN GOUWZEEKUST

VOORKEUR VOOR INITIATIEVEN:

1. die de waterfronten van Edam, Volendam, Monnickendam nog gevarieerder en aantrekkelijker maken
2. die de grote eenheden (natuur, recreatiewater, attractief stedelijk milieu) respecteren en die functioneel en visueel ondersteunen
3. die passen bij de zonering tussen enerzijds een extensief en op natuurontwikkeling gericht zuidelijk deel en anderzijds een op waterfrontwikkeling en recreatieve ontwikkeling gericht noordelijk deel
4. met een breed spectrum van kleinschalig (Marken, dijkplaatsen) tot grootschalig (Zuiderzeestadjes); van extensief (in en grenzend aan de natuurcomplexen en in de polder) en intensief (in de waterfronten).



WATERLAND - IJMEER

VOORKEUR VOOR INITIATIEVEN:

1. met gevarieerde verschijningsvormen;
2. in kleinschalige ruimtelijke interventies;
3. waarin kwaliteit boven kwantiteit gaat;
4. die de natuurlijke kwaliteiten in de kustzone versterken;
5. die georiënteerd zijn op het recreatieve routenetwerk over land en water.
6. met aandacht voor een wat intensievere ontwikkeling aan de flanken Amsterdam noord/Blauwe Hoofd en Monnickendam/ bij damaanzet Marken) met een andere taal en schaal dan in de tussengelegen luwe en kleinschalige zone.

CONCLUSIE

Dit hoofdstuk bevat principes aan de hand waarvan de locatie van de initiatieven nader bepaald kan worden en een eerste gevoel kan groeien voor de verschijningsvorm (omvang, architectonische uitstraling, toegankelijkheid, ruimtelijke constellatie) van de bij de initiatieven horende ruimtelijke interventies en maatregelen. De hoe-vraag is het richtsnoer voor de verdere uitwerking van de initiatieven.

Het is van belang om een praktijk te creëren van proactief stimuleren en sturen bij de verdere invulling en uitwerking van de initiatieven door middel van een of andere vorm van kwaliteits-regie. Het belang van een dergelijke vorm van kwaliteitsregie heeft alles te maken met de grote kwaliteiten van de Kustzone enerzijds en de uniciteit en kwetsbaarheid van het gebied anderzijds.

TENSLOTTE

Het KROK geeft op basis van het bestaande beleid en de potenties van het gebied een beeld van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de Kustzone Hoorn-Amsterdam, toegespitst op de thema's recreatie, natuur en landschap. De waarden die de huidige ruimtelijke karakteristiek biedt, alsmede de opgaven waar het gebied voor staat en de kansen die benut kunnen worden waren leidend bij het creëren van dit beeld. Het KROK biedt een richtsnoer voor de locatie, omvang, dichtheid en verschijningsvorm waarin de nu bekende initiatieven (inclusief de ruimtelijke maatregelen die daarbij horen) bij voorkeur doorontwikkeld zouden moeten worden om optimaal bij te dragen aan de gewenste ruimtelijke kwaliteit van de Kustzone.
En het vormt een kader voor de functionaliteit, locatie, omvang en verschijningsvorm voor nog te ontwikkelen initiatieven op gebied van recreatie, natuur, landschap en landgebruik.

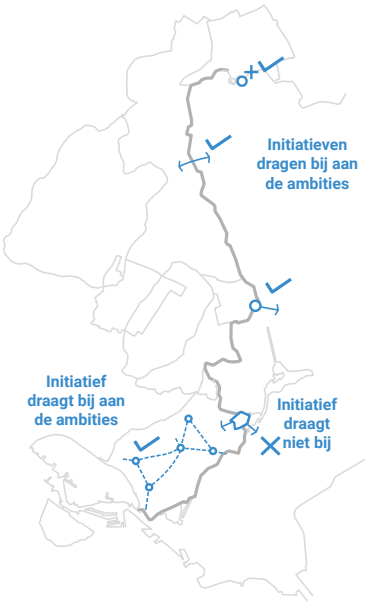
Het volgende stroomschema kan als gebruiksaanwijzing voor het toepassen van het KROK dienen:

INITIATIEF



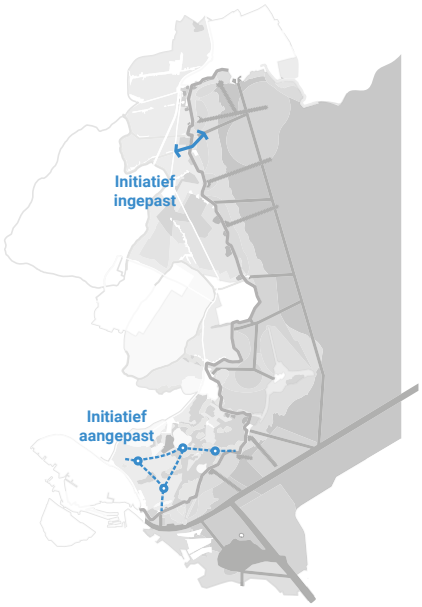
Het kan bijv. gaan om een nieuwe recreatieve voorziening, of een verbetering van de natuur- of waterkwaliteit

WAT DRAAGT HET INITIATIEF BIJ?



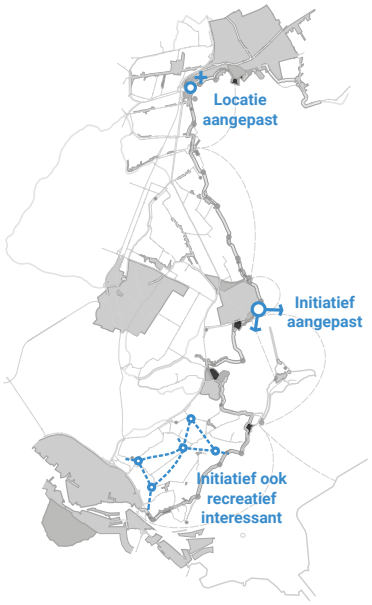
Het inititatief moet bijdragen aan de karakteristiek van de 4 gebieden en aan één van de 14 ruimtelijke strategieen voor de kustzone, of valt af.

WAAR IS HET INITIATIEF HET BESTE OP ZIJN PLAATS?



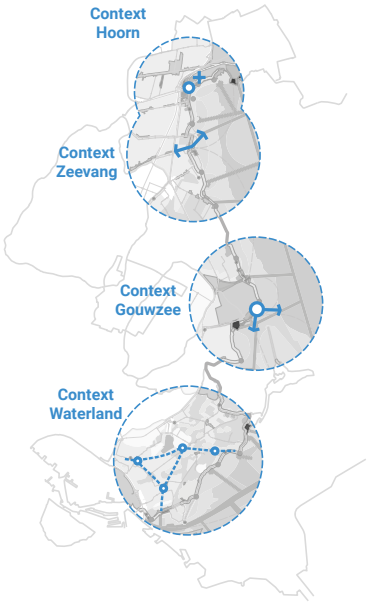
Initiatieven op gebied van natuurontwikkeling, andere vormen van landgebruik, of de kwaliteit van het water worden beoordeeld met het groen-blauwe streefbeeld.

WAAR IS HET INITIATIEF HET BESTE OP ZIJN PLAATS?



Inititiatieven op gebied van recreatie worden beoordeeld met het rood-oranje streefbeeld.

HOE PAST HET INITIATIEF IN DE CONTEXT?



De omvang, hoedanigheid en verschijningsvorm van de initiatieven moet passen binnen de context en de samenhang van de deelgebieden.

RESULTAAT



De initiatieven zijn aangepast en/of ingepast binnen het KROK en kunnen verder worden uitgewerkt.



BIJLAGE

INITIATIEVEN EN INRICHTINGSVOORSTELLEN* VOOR DE KUSTZONE HOORN – AMSTERDAM

* Tijdens de aanpassing van dit kwaliteitskader medio 2020 is een aantal initiatieven die niet meer aan de orde zijn uit de lijst verwijderd; vandaar dat de nummering van de initiatieven gaten vertoont.

VOOR DE KUSTZONE ALS GEHEEL

1 Doorgaande fiets- en wandelroute op langs de dijk (afhankelijk van ruimte in (nieuwe) dijkprofiel en natuurfuncties langs de dijk; aansluiten op routenetwerk

2 Dijkplaatsen als pleisterplaatsen en belevingsmomenten voor natuur en recreatie met ruimtelijk 'accent' (zie **7, 12, 23** en **32**)

3 Zoveel als mogelijk 'doorgaande' bloemrijke dijk als concept voor de uitvoering van de groene dijkbekleding en het beheer met aandacht voor de gradiënt hoog&droog – laag&nat

4 Waterrijk Museum als samenhangend geheel van routenetwerk op en langs de dijk, dijkplaatsen, TOP's en andere informatiepunten, dijkgerelateerde culturele en recreatieve voorzieningen/ faciliteiten en evenementen

VOOR HOORN

5 -

6 Stadsstrand Hoorn voor bewoners en bezoekers met bijbehorende recreatieve en infrastructurele voorzieningen (horeca paviljoen en kiosk met toiletten; spotvelden en speelplekken; 500 p-plaatsen, waarvan 130 alleen voor piekmomenten; fietspad over kruin oeverdijk; verbindingen naar aangrenzende wijken; duiksteiger en aanlegsteiger)

7 Dijkplaatsen bij Galgenbocht (als markante plek), bij brug over tussenwater Oeverdijk (uitkijkpunt over natuur), bij De Hulk (in combinatie met gemaal Westerkogge) en Scharwoude (Oude badhuis als zitgelegenheid)

8 Wandelverbinding Hoorn om de dijk en de wijk (Grote Waal) beter op elkaar aan te sluiten ; gaat om zonering van gebruik, opdat strand geen hondenuitlaatplek wordt; brug over tussenwater oeverdijk aansluiting op bestaand netwerk en dijktrappen

9 De Hulk buitendijks, oeverdijk en het tussenwater worden natuurkern voor water- en kustvogels en waterecosysteem; verondieping met materiaal uit de uit te baggeren vaargeul Hoorn-A'dam; aanleg grondkeringen om erosie tegen te gaan; oeverlanden bij de Hulk worden afgegraven, waardoor er overstromingsgraslanden kunnen ontstaan; deel wordt rietzone. Inclusief trailerhelling bij De Hulk. Herontwikkeling recreatieterrein De Hulk binnendijks; versterking van de binnendijkse recreatieve mogelijkheden (camping, verbindingen); relatie met buitendijkse recreatieve mogelijkheden aan de zuidzijde van Scharwoude ter hoogte van pannenkoekenhuis

10 Aanleg dwaalpark Hoorn in aansluiting op de herontwikkeling van recreatieterrein De Hulk; betere aansluiting op de Markermeerkust creëren met aandacht voor verbindingen (fietsverbinding vanaf Scharwoude), opheffen barrières (spoor!), uitbreiding camping en verbetering van de natuurlijke kwaliteiten

11 Aanleg oeverdijk met 1 km lange natuurkern als centraal deel (met gebieden van resp 1,5km en 1km lengte ten noorden en ten zuiden ervan voor combi extensieve vormen van recreatie en natuur) bestaande uit moeras, vochtig hooiland en kruiden- en faunarijk grasland; tussenwater krijgt een natuurlijk peilverloop en optimaal ingericht als paai- en opgroeiplaats voor vissen; er komen vispassages in het af- en aanvoersysteem naar het Markermeer; aan de buitenzijde van de oeverdijk onderwatertalud met helling 1:40 voor de ontwikkeling van onderwaternatuur en paai- en opgroeiplaats voor vissen

VOOR ZEEVANG

12 Dijkplaatsen bij Schardam, Etersheim (bij 'knooppunt' aanlegsteiger dijkopgang en parkeermogelijkheid; recreatieve knoop), drie dijkplaatsen tussen Etersheim en Edam ter plaatse van abrupte overgangen in dijkprofiel (natuurkern en braken ontmoeten Markermeer)

13 Verbetering natuur (en recreatie) Schardam en Schardammer Koog: verondiepen baai-achtige delen Markermeer bij de Riet-, Floris- en Oosterkoog voor onderwater-natuur; met materiaal afkomstig van de uit te baggeren recreatiegeulen/ tijdelijke vaargeulen tbv dijkversterking bij Schardam, Etersheim en Warder; deze verondiepingen koppelen aan de oeverlanden bij Schardam en de buitendijkse kogen, opdat grote kernen voor oevernatuur ontstaan; aanleg eilandjes en rietzones maken het geheel nog robuuster. Oeverlanden Schardam, Riet-, Floris- en Oosterkoog: realiseren waterrijke gevarieerde natuurzone (inclusief rietzones) met kraamkamerfunctie voor vis; dit vooral door langs de sloten flauwe en brede taluds te creëren, de sloten onderling en ook via een vispassage met het Markermeer te verbinden; natuurlijk peilverloop in de sloten; areaal moeras in Rietkoog uitbreiden en delen Rietkoog terugzetten in de successie door lokaal af te raven en meer open water aan te brengen; versterking relatie met binnendijkse 'refugia'

14 -

15 Opknappen braken Zeevang (Koogbraak, Moordenaarsbraak, Grote Braak) met Zandbraak als voorbeeld; braken uitbaggeren, herinrichten oeverzones, inrichting vogelspotplekken

16 Integraal cultuur-toeristisch project bij Etersheim; aanwezige kleinschalige binnendijkse attracties combineren met een aanlegsteiger voor de bruine vloot in combinatie met een fiets- en wandelopgang en een parkeermogelijkheid; inclusief informatievoorziening

17 Aanpak kruising Warder; verbetering verkeersveiligheid en toegankelijkheid buitendijkse voorzieningen in combinatie met versterking van de landschappelijke kwaliteiten

18 Kitesurflocatie bij Warder (bij Zwembad of Moordenaarsbraak)

19 -

VOOR GOUWZEE

20 Verbetering van Fort Edam als cultuur-toeristische voorziening en onderdeel van het Waterrijk Museum

21 Passeerbaar maken van de Oude Zeesluis bij Edam voor fietsers en wandelaars

22 Kitesurflocaties bij Edam (noord en zuid)

23 Dijkplaatsen bij kaap Noordeinde (wandelbestemming vanuit Volendam, kaap Hoek van de Noord (natuurbeleving), Jan Hagelhoek bij Katwoude (eventueel combineren met een aanlegmogelijkheid voor kano's en kleine sloepen)

24 Buitendijkse parkeerplaats Volendam Noordeinde om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Volendam te verbeteren

25 Realiseren historische scheepswerf Slobbeland als onderdeel van Waterrijk Museum

26 Nieuwe (passanten)steiger in haven Monnickendam voor veerverbinding en riviercharters tevens realiseren van een aanlegkade (incl walvoorzieningen) voor de bruine vloot

27 Trailerhelling bij Galgeriet, Monnickendam

28 Opknapbeurt van het Gemaal aan de Poel bij Monnickendam; een publieksfunctie voor dit cultuurhistorisch interessante gebouw behoort tot de mogelijkheden, nu er een nieuw gemaal aan de dijk wordt gerealiseerd even benoorden het huidige gemaal

29 Realiseren vaarroute voor de kleine watersport (suppen, kanoën, roeien, sloepen) in het noordelijk deel van de Gouwzee inclusief aanlegmogelijkheden en 'overdraag'-locaties kano's naar binnenwater (mogelijke locaties: Bereklauw-Waterlandse Zeedijk/ Jan Hagel hoek/ Bereklauw-Waterlandse Zeedijk / Oosterpoel-Waterlandse Zeedijk

VOOR WATERLAND-IJMEER

30 -

31 Polder de Nes inclusief de oeverzone en de binnendijkse natuurkernen ontwikkelen als wetland voor weide-, water- en kustvogels; verbetering van de visstand met waterinlaat vanuit IJmeer; vluchthaven wordt rustige en verondiepte baai ; visverbinding tussen Oosterpoel en de Nes

32 Dijkplaatsen bij De Nes (natuurbeleving), Uitdam (kaap, natuurbeleving ev steiger), Barnegat (kaap, natuurbeleving), Kinselmeer (kaap, zwemstrand), Blauwe Hoofd (kaap, dagrecreatie)

33 Ontwikkeling natuurkern Waterlandse Weiden als combinatie van gezond waterecosysteem, botanisch grasland verbonden met de natuur van het ondiepe buitenwater met rietlanden

34 Aanlegsteiger in IJmeer bij Uitdam/ Kinselmeer (ev gekoppeld met dijkplaats?)

35 Aanleg kleine zwemstrandjes (plm 200m lang) langs de dijk in de zone tussen Uitdam en Kinselmeer

36 Verbetering van het binnendijkse vaarnetwerk van Waterland gericht op fluisterboten en andere kleine vaartuigen; inclusief opheffen van een aantal knelpunten

37 Oevers Kinselmeer; ontwikkeling extensieve en natuurgerichte recreatie langs de oostelijke oevers van het Kinselmeer

38 Ontwikkeling natuur- en recreatiekern De Munt-Kinselmeer; combi van extensieve en natuurgerichte recreatie met gezond waterecosysteem, weidevogelleefgebied met hoge botanische waarden; gekoppeld aan het buitendijkse ondiepe watermilieu

39 Ontwikkeling natuurkern IJdoorn, Kinselbaai en Hoeckelingsdam; combinatie van sterk vernat weidevogelgebied binnendijks, ondiep buitendijks onderwatermilieu en een geconsolideerd buitendijkse oevermilieu voor kale grondbroeders

40 -

41 Verbeterde en veilige verbindingen voor langzaam verkeer tussen A'dam en Kustzone; met eindpunt noord-zuid metrolijn als brandpunt

GERAADPLEEGDE LITERATUUR

- Actieprogramma Metropolitaan Landschap 2016-2020; Metropool Regio Amsterdam, 2016.
- Agenda Groen; Provincie Noord-Holland, 2013.
- Agenda IJsselmeergebied 2050; Ministerie Infrastructuur en Waterstaat, 2018.
College van Rijksadviseurs; CRa , 2016.
- Evaluatie Deltawet waterveiligheid en zoetwatervoorziening; Ministerie Infrastructuur en Milieu, 2016.
- Factsheet Markermeer-IJmeer; Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2014.
- Het provinciaal Coalitieakkoord 2019-2023; Provincie Noord-Holland, 2019.
- Kader Richtlijn Water; Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012.
- Kader Ruimtelijke Ontwikkeling Kustzone Hoorn-Amsterdam; Provincie Noord-Holland, 2020.
- Kader Ruimtelijke Kwaliteit Markermeerdijken; Provincie Noord-Holland, 2014.
- Kadernota Cultuurbeleid 2017-2020; Provincie Noord-Holland, 2016.
- Leidraad Landschap en Cultuurhistorie; Provincie Noord-Holland, 2018.
- Meerjarenvisie Landschap Noord-Holland 2017-2021; Landschap Noord-Holland, 2016.
- Natuurambitie Grote Wateren 2050 en verder; Ministerie van Economische Zaken.
- Natuur- en Recreatieplan Westfriesland; Recreatieschap Westfriesland, 2016.
- Nota duurzaam Landschap; Gemeente Amsterdam, 2019.
- Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 “Balans tussen economische groei en leefbaarheid”; Provincie Noord-Holland, 2018.
- Omgevingsvisie Waterland 2030; Gemeente Waterland, 2017.
- Programma Waterfront, Gemeente Hoorn, 2013.
- Programmatische Aanpak Grote Wateren; Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, 2018.
- Projectplan Waterwet van de versterking Markermeerdijken; Alliantie Markermeerdijken en Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, 2018.
- Panorama Markermeer-IJmeer; Stuurgroep Markermeer-IJmeer, 2018.
- Recreatieplan Waterland, actualisatie 2012; Recreatieschap Twiske-Waterland, 2012.
- Rijksnatuurvisie 2014; Ministerie van Economische Zaken.
- Rijksstructuurvisie Regio Amsterdam-Almere Markermeer; Ministerie Infrastructuur en Milieu, 2013.
- Strategische Agenda Toerisme MRA 2025; Metropool Regio Amsterdam, 2018.
- Strategisch beleidskader Economie en Uitvoeringsagenda; Provincie Noord-Holland, 2016.
- Structuurvisie Koggenland, Gemeente Koggenland, 2009.
- Toerisme en recreatie Kustzone Hoorn – Amsterdam, Vraag- en aanbodanalyse, wenseninventarisatie en zonering; Provincie Noord-Holland, 2017.
- Toeristische Visie; Gemeente Edam-Volendam, 2015.
- Toeristische Visie 2015 – 2025; Gemeente Waterland, 2015.
- Visie op Waterrecreatie Noord-Holland 2030; Provincie Noord-Holland, 2016.
- Visiedocument Amsterdam Wetlands; Landschap Noord-Holland, Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten en Recreatie Noord-Holland, 2018.
- Watervisie 2021; Provincie Noord-Holland, 2015.
- Waterprogramma 2016-2021, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, 2018

COLOFON

RAPPORT
Dit rapport is opgesteld door H+N+S Landschapsarchitecten met tekstbijdragen van Peter Bergmans, Mark Eker, Chris Lansink en Marc Schepers (allen Provincie Noord-Holland), in opdracht van de Provincie Noord-Holland.

BEELDMATERIAAL
Het kaartmateriaal in dit rapport is gemaakt door H+N+S Landschapsarchitecten behalve indien anders aangegeven.
De foto's in dit rapport zijn van Mark Eker en H+N+S Landschapsarchitecten behalve indien anders aangegeven.

PROJECTTEAM H+N+S LANDSCHAPSARCHITECTEN
Jandirk Hoekstra
Jan Wilbers

PROJECTGROEP PROVINCIE NOORD-HOLLAND
Peter Bergmans
Mark Eker
Chris Lansink (Programmamanager)
Marc Schepers

Amersfoort, november 2020

© H+N+S (2020) Het auteursrecht op de inhoud van dit document berust bij H+N+S Landschapsarchitecten, tenzij anders vermeld.

- Op het beeldmateriaal opgenomen in dit document berust auteursrecht van H+N+S b.v. dan wel van derden. Voor gebruik van dit beeldmateriaal is toestemming nodig van de maker of diens wettelijke vertegenwoordiger èn dan altijd met correcte bronvermelding. Onrechtmatig en commercieel gebruik van het beeldmateriaal is niet toegestaan.
- H+N+S b.v. heeft haar uiterste best gedaan om bronnen en rechthebbenden van beeldmateriaal dat gebruikt is, te achterhalen. Wanneer desondanks beeldmateriaal wordt getoond waarvan u (mede) rechthebbende bent of meent te zijn en voor het gebruik waarvan u niet als bron of rechthebbende wordt genoemd, ofwel voor het gebruik waarvan u geen toestemming hebt verleend, dan verzoeken wij u contact met ons op te nemen via info@hnsland.nl
- Door H+N+S geleverde concept-producten/werkboeken zijn niet bedoeld voor publicatie. Voordat tot publicatie wordt overgegaan dient een product door H+N+S daartoe te zijn vrijgegeven.

BRONNEN BEELDMATERIAAL

pag. 1(kaft), 3, 7, 8, 11, 28, 32, 38, 39, 40, 41, 46, 48, 49, 50, 51 boven, 51 onder, 54, 63 boven, 68, 69 boven, 86 (achterkant): Mark Eker.

pag. 6, 9, 10, 12, 14, 16 onder, 42, 43, 44, 45, 61, 76: H+N+S Landschapsarchitecten .

pag. 20 boven: Dqfn13 (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Grote_Braak,_Edam.jpg, foto bijgesneden), CC BY-SA 4.0 (https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.nl).

pag. 24 boven: Elekes Andor (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gouwzee_(2).jpg, foto bijgesneden), CC BY-SA 4.0 (https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.nl).

pag. 24 onder: Gouwenaar (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Zicht_op_Volendam4.jpg, foto bijgesneden), CC0 1.0 (https://creativecommons.org/publicdomain/zero/1.0/deed.nl).

pag. 28 boven: Jvhertum (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Durgerdam_harbour.jpg).

pag. 35: Peter Heeling (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Markermeer_zonsondergang.jpg, foto bijgesneden), CC0 1.0 (https://creativecommons.org/publicdomain/zero/1.0/deed.nl).

pag. 47: Hnapel (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kerkbuurt_20150413.jpg, foto bijgesneden), CC BY-SA 4.0 (https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.nl).

pag. 63 onder: Gouwenaar (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Volendam_haven.jpg, foto bijgesneden), CC0 1.0 (https://creativecommons.org/publicdomain/zero/1.0/deed.nl).

pag. 69 onder: Ton van der Wal, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Overzicht_sluis_in_voormalig_Zuid-Schardam,_uitwatering_zeezijde_-_Schardam_-_20323962_-_RCE.jpg, foto bijgesneden), CC BY-SA 4.0 (https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.nl)



H+N+S
Landschapsarchitecten

Bezoekadres
Soesterweg 300
3812 BH
Amersfoort

Postadres
Postbus 1603
3800 BP
Amersfoort

HAARLEM, NOVEMBER 2020

Provincie
Noord-Holland

Kader Ruimtelijke Ontwikkeling kustzone Hoorn-Amsterdam



KROK

HAARLEM, AUGUSTUS 2020

Provincie Noord-Holland

RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

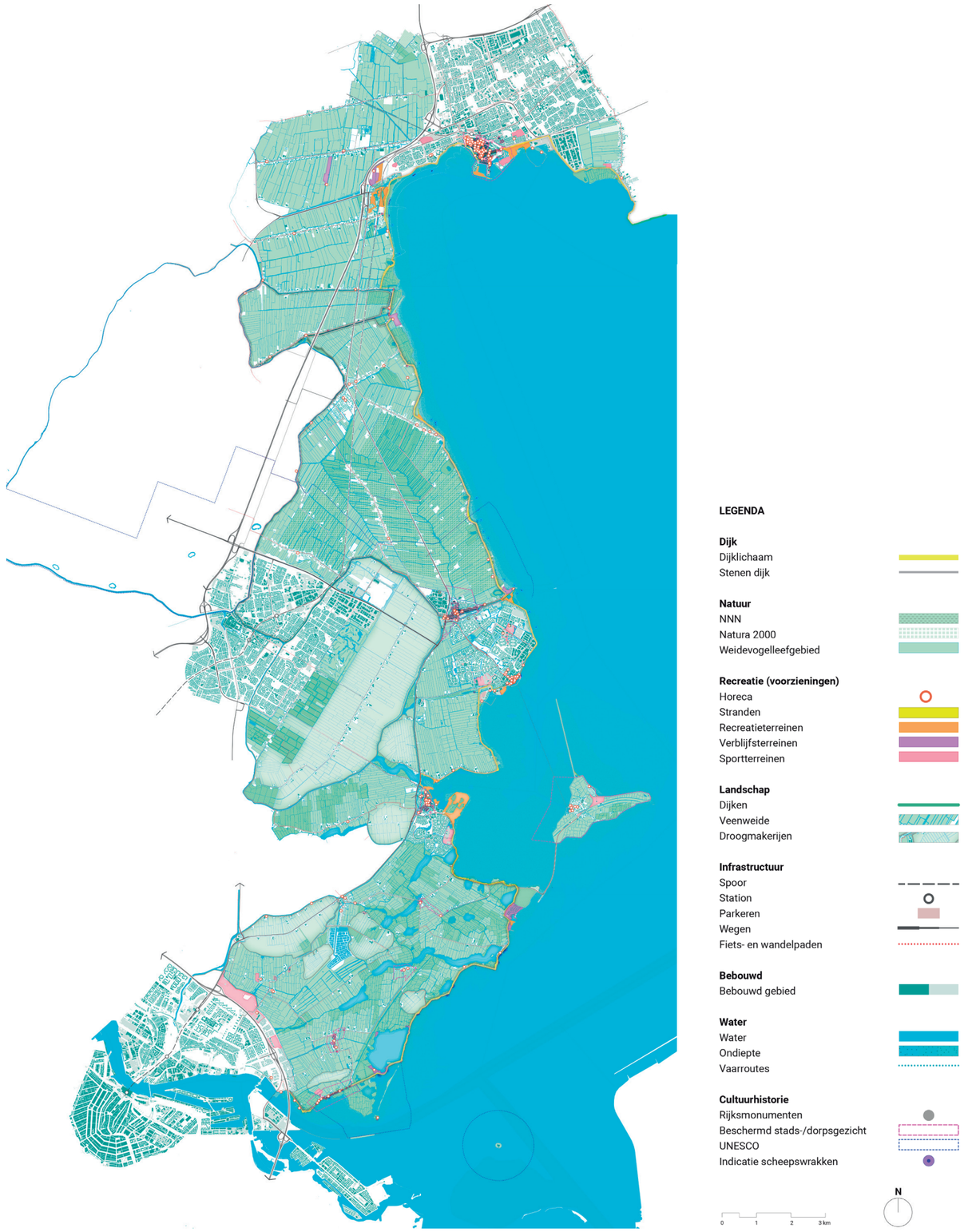
Kader Ruimtelijke Ontwikkeling kustzone Hoorn-Amsterdam

Samenvatting



KROK

EEN KADER RUIMTELIJKE ONTWIKKELING VOOR DE KUSTZONE



SAMENVATTING

De Kustzone Hoorn-Amsterdam is het kustlandschap dat zich aan weerszijden van de Markermeerdijk uitstrekt met daarin een rijk palet aan water, landbouwgebieden, natuur, recreatieve attracties, steden, stadjes en dorpen. De dijk wordt in de komende periode versterkt en de Provincie Noord-Holland heeft geld gereserveerd om samen met andere partijen (o.a. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Rijkswaterstaat, gemeenten, recreatieschappen en terreinbeheerders) de Kustzone Hoorn-Amsterdam een kwaliteitsimpuls te geven. Momenteel worden tal van initiatieven op gebied van natuur, recreatie en landschap (inclusief cultuurhistorie) voor de Kustzone ontwikkeld. Om te kunnen bepalen of en hoe de initiatieven een bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit en aan de opgaven die er in de Kustzone spelen is dit kader voor de ruimtelijke ontwikkeling opgesteld.

Het kader ruimtelijke ontwikkeling is een hulpmiddel om projecten verder te brengen en de kwaliteit en identiteit van de Kustzone te versterken. Aan de hand ervan kunnen initiatieven worden beoordeeld en kan worden aangegeven of, waar en hoe ze in de Kustzone welkom en passend zijn. Het is tevens een uitnodiging om nieuwe initiatieven op de agenda te zetten. Het kader neemt de gebiedskarakteristiek van de Kustzone als uitgangspunt. Voor de beschrijving van de Kustzone is hij opgedeeld in vier deelgebieden, die duidelijk herkenbare eenheden vormen met eigen kwaliteiten en eigen opgaven. De deelgebieden zijn:

- Hoorn: Regiostad aan het water
- Zeevang: Land in de luwte
- Gouwzee: Steden en bestemmingen om een groot natuurrijk binnenmeer
- Waterland-IJmeer: Groenblauwe oase in de flank van de metropool

Voor het geheel van de Kustzone en per deelgebied is gekeken welke ambities de partijen die zich met de Kustzone bezighouden koesteren en zijn de kansen voor kwaliteit benoemd. In dit kader zijn ze geordend in veertien ruimtelijke strategieën. Die vallen te groeperen onder een drietal leidende principes:

- Nieuwe ruimte creëren en programma toevoegen voor natuur, recreatie en/ of landschap
- Verbeteren van bestaande natuur, recreatieve voorzieningen en/ of landschap
- Vergroten van de toegankelijkheid en de belevingsmogelijkheden van de Kustzone door het netwerk te completeren

Als overkoepelend principe geldt het zoveel als mogelijk bij elkaar brengen en mengen van de thema's natuur, recreatie en landschap en alleen daar de functies ruimtelijk van elkaar scheiden waar dit echt noodzakelijk is.

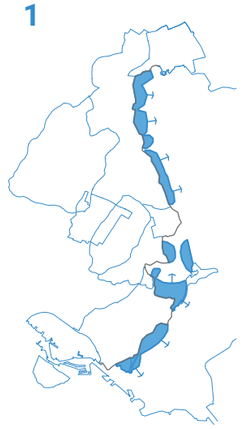
De ruimtelijke karakteristiek en de ambities samen leiden tot een kader waarmee initiatieven kunnen worden beoordeeld:

1. Wat draagt een initiatief bij aan de Kustzone?
2. Waar is een initiatief het best op zijn plaats?
3. Hoe past een initiatief in de lokale context?

Aan de hand van deze vragen kunnen samenwerkende gebiedspartijen werken om de initiatieven in te passen, aan te passen en waar nodig af te laten vallen.

1. WAT DRAAGT EEN INITIATIEF BIJ?

1



Ondiepe zones buitendijks creëren

2



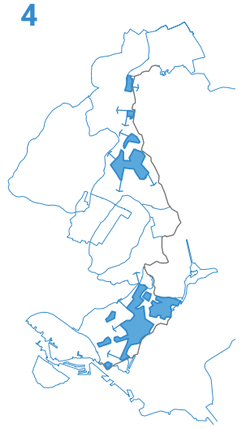
Oeverlanden worden overstroomgebieden

3



Nieuwe oeverlanden toevoegen

4



Binnendijkse natuur vergroten/ verbinden/ (waterkwaliteit) verbeteren

5



Stop bodemdaling veenweidegebied/ watersysteem op orde/ landgebruik aanpassen

6



Bloemrijke dijk creëren

14



Nieuw recreatief en cultureel programma in Kust- en dijkzone toevoegen

BIJDRAGEN AAN DE AMBITIES VOOR DE KUSTZONE

Wil een initiatief bijdragen aan de impuls voor de kwaliteit van de Kustzone, dan zal het aan de ambities, kansen en opgaven moeten beantwoorden doordat het óf op gebied van natuur, óf op gebied van recreatie, of op gebied van landschappelijke kwaliteit (inclusief cultuurhistorische kwaliteiten) iets toevoegt.

Een handige manier om vast te stellen of een bepaald initiatief dat doet is om het langs de lijst van veertien ruimtelijke strategieën te leggen, die voor de toekomst van de Kustzone aan de orde zijn. Daarmee wordt ook meteen duidelijk wat een initiatief doet (ruimte en/ of programma toevoegen, verbeteren van een bestaand natuur-/ recreatiegebied, of vergroten van de toegankelijkheid door toevoegingen aan het netwerk) en of er meerwaarde aan kan worden toegevoegd vanuit de andere strategieën. Initiatieven waarbij nog niet helder is wat de bijdrage aan de ambities voor de Kustzone is, kunnen worden herzien of worden aangescherpt. En partijen kunnen worden uitgenodigd om te komen met initiatieven voor strategieën waar nog geen initiatieven zijn ontwikkeld.

7



Binnen- en buitendijks water met elkaar verbinden

13



Herstructureren en doorontwikkelen bestaande recreatiecomplexen en recreatieve voorzieningen

12



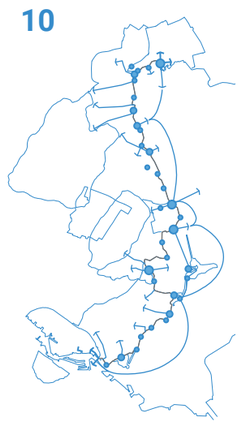
Recreatieve netwerk: nieuwe verbindingen/ ontbrekende schakels toevoegen/ opheffen barrières

11



Toegankelijkheid dijkzone verbeteren

10



Waterrijk Museum als snoer met (cultuurhistorische) parels realiseren

9



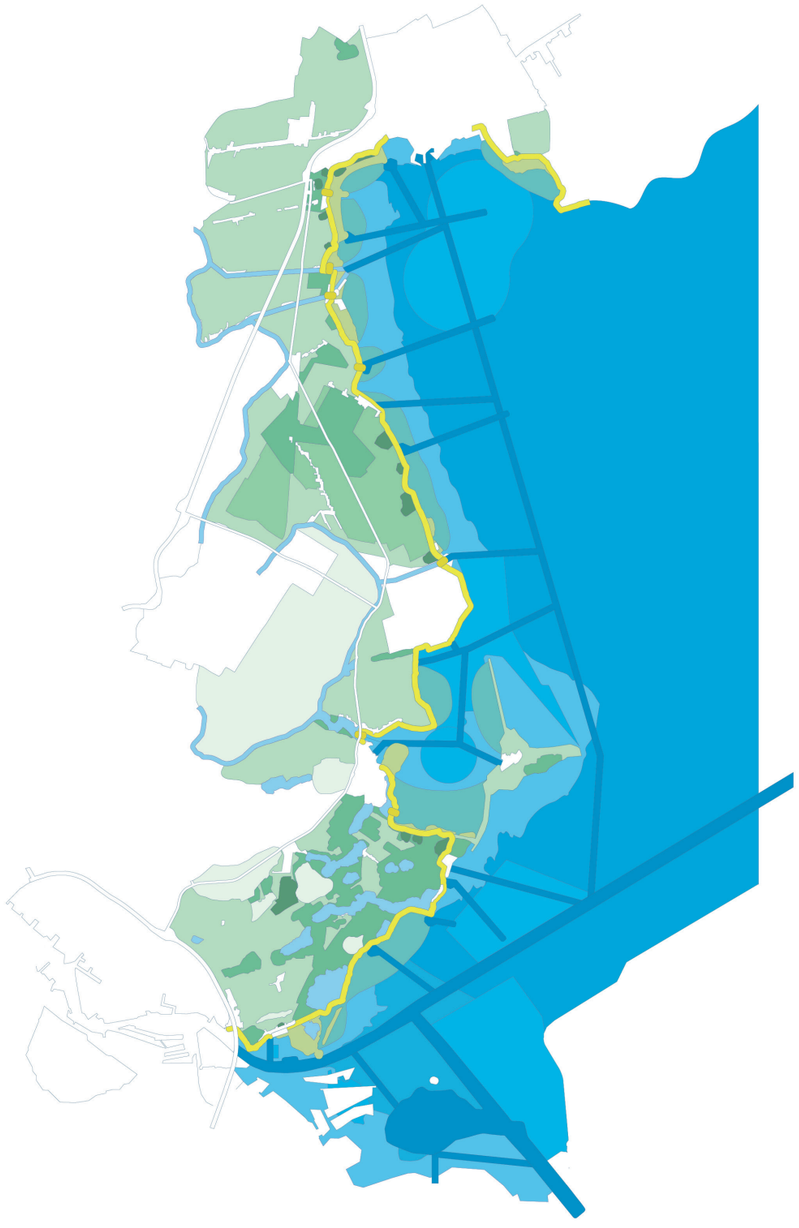
Nieuwe stranden en strandjes toevoegen/ buitendijks water toegankelijk maken

8



Dijkplaatsen in verschillende gedaanten en met divers programma toevoegen

2. WAAR IS EEN INITIATIEF HET BEST OP ZIJN PLAATS?



STREEFBEELDEN

Bij het lokaliseren van ‘programma’ in de Kustzone (grondgebruik, activiteiten en voorzieningen) is het belang dat er met twee zaken rekening wordt gehouden: de intensiteit van de activiteit en de schaal en omvang van de plek waar de activiteit in landt. Hiervoor is een denkschema ontwikkeld langs twee assen: een ‘gebieden-as’ (met de vraag: passen de aard en omvang van het programma bij het karakter van het gebied?) en een ‘activiteiten-as’ (waarin de vraag naar de intensiteit van het programma en de bezoekersaantallen leidend is).

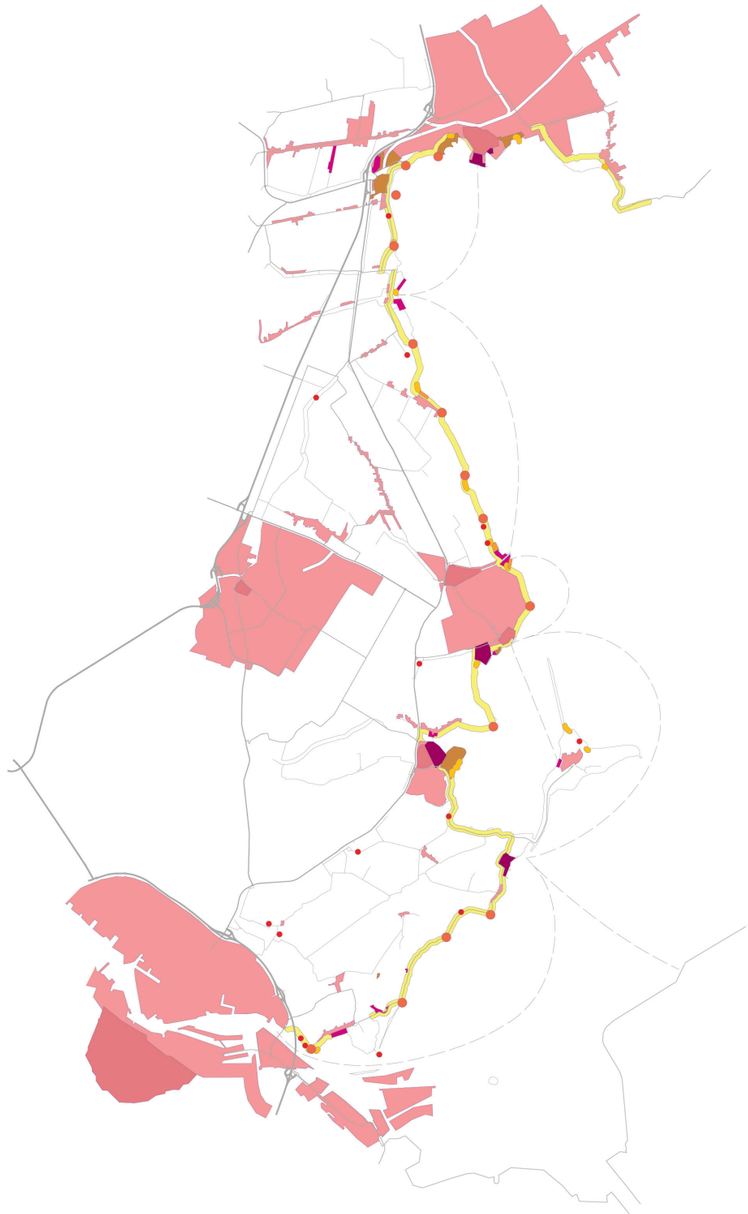
Streefbeeld groen-blauw

Aard van het gebied	Koers en strategie
Grote open waterlandschap Markermeer	Aaneengesloten water voor recreatie (extensief) en natuur
Grote open waterlandschap IJmeer	Aaneengesloten water voor recreatie (intensief) en natuur, zo nodig gemaaid
Diep water, permanente en tijdelijke vaargeulen	Aaneengesloten water voor recreatie
Ondiep kustwater (2 – 3m diep)	Zone voor waternatuur en extensief vaarwater
Kustzone buitendijks met kansen voor natuurontwikkeling	Zone voor verondieping (<1m diep) luwe zone voor natuurontwikkeling
Buitendijks voorland, oeverdijk	Grasland vernatten en overstroombaar maken; natuurlijk peil instellen
Dijkzone	Bloemrijke dijk creëren en dijk als habitat voor ringslang etc verbeteren
Schakels (sluizen, spuien, vistrappen etc)	Verbinden binnendijks en buitendijks vaarwater met schutsluis of overtoom
Binnendijks (vaar)water (boezems, trekvaarten, dieën) inclusief oevers	Obstakels verwijderen, ontbrekende schakels toevoegen
Kleine natuurgebieden (braken en andere kleine natuurgebieden)	Natuur herstellen en verbeteren
(Kleine) droogmakerijen	Watersysteem op orde brengen, peilopzet, natte teelten of natuurontwikkeling
Aaneengesloten natuur binnendijks (NNN donkerder, N2000 lichter)	Zo mogelijk vergroten; van eigen water aan- en afvoer voorzien
Grote aaneengesloten veenweide, inclusief weidevogelleefgebied	Stop bodemdaling veenweide, watersysteem op orde, peilopzet, natuurinclusieve landbouw

Streefbeeld oranje-rood

Plek	Programmatische invulling
Markermeer/ IJmeersteden (Hoorn, Edam, V-dam, M-dam, A-dam)	Attracties, dagrecreatievoorzieningen, hotels, verblijfsrecreatie, horeca, jachthavens
Recreatiehubs met grote jachthavens (Marina Volendam, Europarcs Uitdam)	Attracties, dagrecreatievoorzieningen, verblijfsrecreatie, horeca, jachthavens
Verblijfsrecreatiecomplexen met kleine jachthaven (Schardam, Edam)	Verblijfsrecreatie, horeca, kleine jachthaven, zwem- en zonmogelijkheid, refugia-natuur
Recreatiegebied en groot strand (Stadsstrand, De Hulk, Hemmeland)	Dagrecreatie, (water)sport en -spel, zwem- en zonmogelijkheid
Kitesurfplekken	Strand, (seizoens)horeca, parkeerplaats
Dijk- en lintdorpen	Horeca, zwem- en zonmogelijkheid, ligplaatsen en voorzieningen voor de binnendijkse waterrecreatie
Camping bij de boer en losse horeca	Verblijfsrecreatie, (seizoens)horeca, refugia-natuur
Dijkplaatsen	Afhankelijk van plek en condities een keuze uit: (seizoens-) horeca, zon- & zwemmogelijkheid, aanlegmogelijkheid, parkeerplaats, vogelkijkhut, niks doen (met spontane natuurontwikkeling als gevolg), refugia-natuur
Strandjes	Plek voor fietsen (‘nietje’)
Dijkzone, dijktrap	Uitkijken, zonnen, picknicken

Om de kaartbeelden leesbaar te houden is er een streefbeeld ‘groen-blauw’ ontwikkeld en een streefbeeld ‘oranje-rood’. Het groen-blauwe beeld heeft een zonering voor de extensieve vormen van grondgebruik, zoals landbouw, natuur en extensieve vormen van recreatie. Het oranje-rode beeld is er voor de meer intensieve recreatieve en culturele voorzieningen; aan de hand van dit streefbeeld kan worden bepaald welke activiteit of voorziening – afhankelijk van de omvang van de ruimtelijke ingreep en de intensiteit van gebruik – waar in de Kustzone het beste op zijn plaats is.



3. HOE PAST EEN INITIATIEF IN DE LOKALE CONTEXT?

Om te beoordelen hoe de initiatieven in hun context passen zijn voor elk van de vier deelgebieden de streefbeelden groen-blauw en oranje-rood over elkaar heen gelegd. Daarmee ontstaat er een beeld van de samenstelling, maat en schaal, en kleurschakering voor elk van de gebieden. Aan de hand daarvan is een globale typering mogelijk van de verschijningsvorm van de initiatieven, die op bepaalde plekken in de vier gebieden wenselijk zijn.



HOORN

Voorkeur voor initiatieven die Hoorn beter op de kust oriënteren; die helpen de positie van Hoorn als '*hub*' en boegbeeld van het noordelijk deel van de Kustzone te versterken; die tegelijkertijd helpen de barrièrewerking van de infrastructuurlijnen te verminderen tussen stad en (water)landschap; en die aansluiten bij het gevarieerde natuurlijke, historische en toeristische karakter van Hoorn.



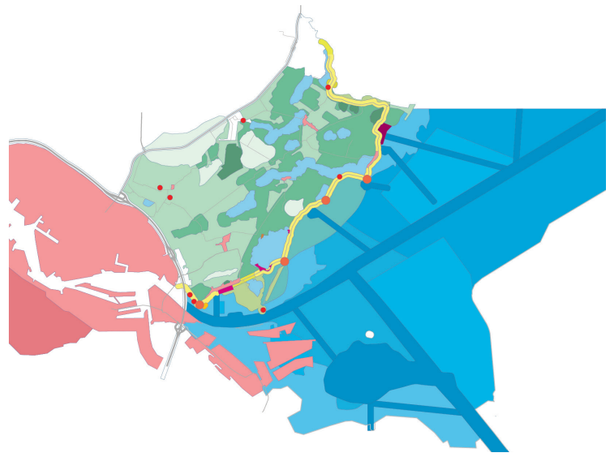
ZEEVANG

Voorkeur voor initiatieven die ervoor zorgen dat de kwaliteiten van Zeevang - het grote open veenweidelandschap met lange slagen en lange linten, en de cultuurhistorische parels - ontdekt worden; die de grote schaal en ruimtelijkheid van dit gebied respecteren; die kleinschalig zijn en informeel van karakter; die zorgvuldig worden ingepast en de erfgoedwaarde van de ensembles en structuren goed tot hun recht laten komen.

GOUWZEE

Voorkeur voor initiatieven die de waterfronten van Edam, Volendam, Monnickendam en Marken nog gevarieerder en aantrekkelijker maken; die de grote eenheden (natuur, recreatie-water, attractief stedelijk milieu) respecteren en die functioneel en visueel ondersteunen; die passen bij de zonering tussen enerzijds een extensief en op natuurontwikkeling gericht zuidelijk deel en anderzijds een op waterfrontwikkeling en recreatieve ontwikkeling gericht noordelijk deel van de Gouwzee; met een breed spectrum van kleinschalig (Marken, dijkplaatsen) tot grootschalig (Zuiderzeestadjes); van extensief (in en grenzend aan de natuurcomplexen en in de polder) en intensief (in de waterfronten).





WATERLAND-IJMEER

Voorkeur voor initiatieven die de veelkleurigheid van het gebied vergroten; die de gedaante hebben van kleinschalige ruimtelijke interventies, waarin kwaliteit boven kwantiteit gaat; die de natuurlijke kwaliteiten in de kustzone versterken; die georiënteerd zijn op het recreatieve routenetwerk over land en water; die aan de flanken Amsterdam Noord/ Blauwe Hoofd en Monnickendam/ bij damaanzet Marken) leiden tot een bescheiden recreatieve opvangfunctie; en die er voor zorgen dat de tussengelegen zone zich in de luwte en kleinschalig kan doorontwikkelen.

AAN DE SLAG - STAPPENPLAN



Initiatief | **1. Wat draagt het initiatief bij?** | **2. Waar is het initiatief het best op zijn plaats?** | **3. Hoe past het initiatief in de lokale context?** | **Resultaat**

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van ....., nr. ....., tot vaststelling van de Uitvoeringsregeling Subsidie Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam (UVR Subsidie APRK) Noord-Holland 2020

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Overwegende dat:

de versterking van de Markermeerdijken tussen Hoorn en Amsterdam mogelijkheden biedt om de ruimtelijke kwaliteit in het gebied een impuls te geven;

deze mogelijkheden in het Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam in concrete ambities en projecten zijn uitgewerkt;

door middel van deze uitvoeringregeling de uitvoering van deze projecten wordt gestimuleerd.

Gelet op artikel 2 van de Algemene subsidieverordening Noord-Holland 2011;

Besluiten vast te stellen:

Uitvoeringsregeling Subsidie Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam (UVR Subsidie APRK)

Artikel 1
In deze regeling wordt verstaan onder:

a. Ambitieprogramma: het Ambitieprogramma Ruimtelijke kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam dat door Gedeputeerde Staten en alle betrokken partijen is goedgekeurd en vastgesteld;
b. Stuurgroep: de stuurgroep APRK Kustzone Hoorn-Amsterdam, zoals beschreven in het Ambitieprogramma;
c. Terreinbeherende organisaties: Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten alsmede privaatrechtelijke rechtspersonen die het beheer van natuurterreinen als hoofddoelstelling hebben;
d. Projectplan: inhoudelijke beschrijving van de te subsidiëren activiteit, waarin de concreet uit te voeren maatregelen worden weergegeven in de vorm van een definitief ontwerp;

e. Kader Ruimtelijke Ontwikkeling Kustzone Hoorn-Amsterdam: toetsingskader voor de ruimtelijke kwaliteit van projecten, dat als bijlage onderdeel uitmaakt van deze subsidieregeling, separaat door de provincie Noord-Holland vastgesteld.

Artikel 2
Subsidie kan worden verstrekt voor de uitvoering van ambities en projecten die zijn opgenomen in het Ambitieprogramma en door de stuurgroep vastgestelde projecten die passen in het Kader Ruimtelijke Ontwikkeling Kustzone Hoorn-Amsterdam.

Artikel 3
Subsidie wordt verstrekt aan:
a. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat;
b. Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier;
c. De gemeenten Hoorn, Koggenland, Edam-Volendam, Waterland en Amsterdam;
d. Recreatieschap Westfriesland en Recreatieschap Twiske-Waterland;
e. Terreinbeherende organisaties;
f. Verenigingen en stichtingen, die de behartiging van recreatieve, cultuurhistorische en natuurbelangen als hoofddoelstelling hebben.

Artikel 4
Een aanvraag om subsidie bevat tenminste:
a. een begroting van de kosten van de activiteit;
b. een financieringsplan van de kosten van de activiteit, inclusief schriftelijk bevestigde/aangevraagde subsidies van derden
c. een projectplan met een definitief ontwerp en planning;
d. een kopie van de aanvraag omgevingsvergunning en eventuele overige vergunningen, voor zover deze voor de uitvoering van het project noodzakelijk zijn;
e. een door de aanvrager opgestelde toelichting waarin is aangegeven op welke wijze het project past in het Kader Ruimtelijke Ontwikkeling Kustzone Hoorn-Amsterdam;
f. een plan waarin is aangegeven hoe na voltooiing van de activiteit beheer en onderhoud zijn geborgd.

Artikel 5
1. Gedeputeerde Staten stellen jaarlijks een subsidieplafond vast.
2. Gelijktijdig met het in het eerste lid genoemde vaststellingsbesluit stellen Gedeputeerde Staten de periode vast, waarbinnen subsidieaanvragen kunnen worden ingediend.

Artikel 6
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. Gedeputeerde Staten beslissen binnen 16 weken na ontvangst van de aanvraag om subsidie.

Artikel 7
Subsidie wordt geweigerd indien:
a. met de aanvang van het project is begonnen voordat de aanvraag is ontvangen;
b. de activiteit niet financieel haalbaar is doordat het project ook met de te verstrekken subsidie niet kostendekkend kan worden gemaakt;
c. bij de aanvraag geen plan is ingediend als bedoeld in artikel 4 onder f;
d. het project naar het oordeel van Gedeputeerde Staten niet past in het Kader Ruimtelijke Ontwikkeling Kustzone Hoorn–Amsterdam;
e. de aanvraag is ingediend buiten de in artikel 5, tweede lid genoemde periode;
f. verlening van de subsidie 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.

Artikel 8
1. Subsidie wordt verstrekt voor de kosten die naar het oordeel van Gedeputeerde Staten direct samenhangen met de uitvoering van de activiteit. Kosten voor voorbereidende werkzaamheden worden voor maximaal 15% van de projectkosten gesubsidieerd.
2. Voorbereidende werkzaamheden zoals het aanvragen van vergunningen en het uitvoeren van haalbaarheidsstudies worden niet als aanvang van werkzaamheden beschouwd.
3. Subsidie wordt niet verstrekt voor de kosten van:
a. personeelskosten van de aanvrager;
b. promotie, marketing en evenementen;
c. ontwikkeling van educatieve programma's;
d. aankoop van grond;
e. beheer en onderhoud.

Artikel 9
1. De subsidie bedraagt maximaal 50 procent van de subsidiabele kosten, tot een maximum van € 1.500.000,–
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,–.
4. Bij subsidies van minder dan € 10.000,– gaat geen beschikking omtrent subsidieverlening aan de subsidievaststelling vooraf.

Artikel 10
Gedeputeerde Staten kunnen in de beschikking tot subsidieverlening verplichtingen opnemen met betrekking tot de datum, waarvoor met de uitvoering van de activiteit moet zijn gestart en de datum waarvoor de activiteit moet zijn voltooid.

Artikel 11

1. Een aanvraag tot vaststelling wordt ingediend binnen 16 weken na voltooiing van de activiteit.
2. Indien de subsidieontvanger een gemeente, of een openbaar lichaam dat is ingesteld op grond van hoofdstuk I, II of IV van de Wet gemeenschappelijke regelingen is, wordt de aanvraag tot vaststelling van de subsidie uiterlijk 1 augustus van het jaar volgend op het jaar waarin de activiteit is voltooid, ingediend.
3. Gedeputeerde Staten stellen voor de aanvraag tot vaststelling een formulier beschikbaar op www.noord-holland.nl/Loket/Subsidies.
4. Gedeputeerde Staten beslissen binnen 16 weken na ontvangst van de aanvraag tot vaststelling van de subsidie.

Artikel 12
1. Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin zij wordt geplaatst.
2. Deze regeling vervalt op 1 januari 2028.
3. Deze regeling wordt aangehaald als Uitvoeringsregeling Subsidie Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam Noord-Holland 2020.

Haarlem,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

Arthur van Dijk, voorzitter.

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris.

Bijlage:
Kader Ruimtelijke Ontwikkeling Kustzone Hoorn-Amsterdam

Provincie Noord-Holland

RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Participatie en communicatie Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit kustzone Hoorn-Amsterdam

Plan van Aanpak



APRK

1 oktober 2020

Programmamanager:
Chris Lansink, Provincie Noord-Holland

Team:
Peter Bergmans, Hans Eikelenboom, Mark Eker, Martin Hoorweg, Caroline Piet en Bina Makhan
Provincie Noord-Holland

Auteur:
Sabine Draaijer

INHOUD

4 | 1 Plan van Aanpak - Participatie en communicatie Ambitieprogramma Kustzone Hoorn-Amsterdam

5 1.1 Aanleiding en achtergrond

5 1.2 Participatie

6 1.3 Uitgangspunten participatie

8 1.4 Communicatie

10 | Bijlage 1: Checklist Burgerparticipatie: is participatie zinvol en realiseerbaar?

12 | Bijlage 2: Infographic Burgerparticipatie

PLAN VAN AANPAK

PARTICIPATIE EN COMMUNICATIE AMBITIEPROGRAMMA KUSTZONE HOORN-AMSTERDAM

oktober 2020



1.1 Aanleiding en achtergrond

De kustzone tussen Hoorn en Amsterdam is een bijzonder gebied waar verschillende belangrijke ontwikkelingen gaande zijn. Het gebied heeft zich eeuwenlang tegen het water gekeerd door het bouwen van dijken en het inpolderen van meren. De menselijke activiteiten hebben dit gebied in grote mate gemaakt en dit heeft zijn sporen achter gelaten in het landschap en effect gehad op de bodem, de flora en fauna, en de trots van de bewoners. Momenteel kampt het gebied met de snelle verstedelijking van de Metropoolregio Amsterdam (en de toenemende recreatiedruk die daar het gevolg van is), de bodemdaling, verarming van ecologische systemen en een dalende biodiversiteit. Daarnaast worden de Markermeerdijken versterkt om te zorgen dat Noord-Holland droge voeten houdt.

Voor verschillende partijen in het gebied, waaronder recreatieschappen, Provincie Noord-Holland en gemeenten, is deze dijkversterking aanleiding om ook voor de bredere kustzone – het kustlandschap Amsterdam – Hoorn - te onderzoeken welke kwaliteitstimpulsen er mogelijk en wenselijk zijn op het gebied van natuur, recreatie, klimaatadaptatie en ruimtelijke kwaliteit.

Kwaliteitsimpulsen

1 Meer biodiversiteit door het creëren van een geleidelijke kustzone met gebieden die onder water kunnen staan en droog kunnen vallen. Hiermee onder meer aansluiten bij TBES-richtlijnen en natura 2000.
2 Meer mogelijkheden voor recreatie (zowel cultuur als natuur) door aanbieden van helder (marketing) concept (Dijk van een Kust) en aanleg doorlopende wandel-fietsverbinding. Hiermee bijdragen aan spreiding toerisme vanuit randstad en bieden van achtertuin voor metropoolregio.

Ambitieprogramma

Vanwege uiteenlopen van verantwoordelijkheden, planning en financiering heeft de Provincie Noord-Holland besloten deze ruimtelijke projecten onder te brengen in een gezamenlijk ‘Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam’ (APRK). De provincie brengt daarvoor partijen met elkaar in contact met als doel om samen te kijken naar de opgaven die er liggen en te komen tot een gedeeld beeld en een concreet plan. De provincie kan vervolgens de plannen voor de helft financieren.

Participatie

In dit plan van aanpak wordt aangegeven hoe, door gezamenlijke, actieve deelname in planvorming, de verschillende betrokken partijen worden benaderd. Het plan biedt een framework voor de participatieplannen die per project opgesteld gaan worden en geeft een richtlijn voor de participatietrajecten waarbij samenwerkende partners de trekker zullen zijn. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen burgerparticipatie en participatietrajecten met samenwerkingspartners, experts en lokale overheden (zie verder onder Participatie met samenwerkingspartners). In het laatste hoofdstuk wordt ook kort ingegaan op in te zetten communicatie.

1.2 Participatie

De Provincie Noord-Holland wil de projecten in de kustzone realiseren in samenwerking met de volgende partners en sluit daarmee een samenwerkingsovereenkomst:

- Rijkswaterstaat,
- Alliantie Markermeerdijken,
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier,
- Gemeenten Hoorn, Koggenland, Edam-Volendam, Waterland en Amsterdam,
- Recreatieschappen Twiske-Waterland en WestFriesland,
- Natuurmonumenten, Landschap Noord-Holland en Staatsbosbeheer.
- Vogelbescherming Nederland, Sportvisserij Nederland,

Daarnaast worden per ambitie (project) lokale overheden en andere betrokken partijen uitgenodigd mee te praten en denken. (Lokale) ondernemers en burgers worden in een latere projectfase benaderd.

Participatie met samenwerkingspartners

De betrokken partners hebben verschillende belangen, capaciteiten, (politieke) achtergronden die invloed hebben op (hun betrokkenheid bij) het proces. Daarom is het belangrijk dat de provincie als overkoepelend orgaan binnen het APRK de volgende rollen op zich neemt:

- linking pin tussen projecten binnen programma en andere lopende programma’s en projecten buiten APRK en provincie (IJsselmeer, provinciebreed, TBES, Natura 2000, PAGW, bodemdaling, klimaatadaptatie, etc);

- coördinatie tussen projecten binnen APRK (overzicht, samenhang, informatie- en kennisdeling);
- aanzwengelaar nieuwe ontwikkelingen en projecten;
- wegnemen eventuele obstakels.

Hiervoor organiseert de provincie onder meer participatiebijeenkomsten met als doel met alle betrokken stakeholders (overheden of organisaties gelieerd aan overheden) stappen richting concretisering van een project te zetten. Hierbij is het belangrijk om betrokken samenwerkingspartners op 1 lijn te krijgen. In deze eerste fase (subsidieklaar maken van projecten) van het programma is participatie met samenwerkingspartners co-creërend (trede op de participatieladder); samen zoeken naar een zo optimaal mogelijke oplossing binnen de randvoorwaarden.

De bijeenkomsten zijn explorerend van aard waarbij voorstellen gezamenlijk worden besproken en betrokkenen met nieuwe input kunnen komen. Initiatief ligt bij de provincie die ook zorgt voor faciliteren van de bijeenkomst, verslaglegging, terugkoppeling en agendabeheer.

Zodra het project concreter wordt, nemen de betrokken projectpartners op projectniveau de trekkersrol op zich. Per project wordt bepaald wie hiervoor de verantwoordelijkheid neemt. Provincie blijft betrokken in het projectteam voor ondersteuning en als linking pin naar de andere projecten.

Ondersteunend aan de bijeenkomsten ontwikkelt de provincie overkoepelende programmakernboodschappen, overzichtskaarten, factsheets en (grove) planningen.

Burgerparticipatie

Het is ook goed om, nog voordat de subsidie wordt aangevraagd, (georganiseerde) burgers te betrekken bij projectplannen zodat zij worden betrokken voordat er iets daadwerkelijk besloten wordt. Afhankelijk van (de fase van) het project neemt een van de projectpartners of de provincie het op zich om burgerparticipatie te organiseren. Hierbij is dan minder sprake van co-creatie en meer van consulteren en op een aantal punten meebeslissen (treden op de participatieladder). Hierbij is het belangrijk dat de samenwerkende partners samen optrekken richting burgers en spreken met 1 stem. Burgers hebben daardoor met 1 afzender en 1 loket te maken zodat er geen onduidelijkheid ontstaat. Voorwaarde is dat samenwerkende partijen voorafgaand aan burgerparticipatie helderheid hebben over een aantal zaken zodat er geen onduidelijkheid en onrust ontstaat. Denk hierbij aan financiën, beheer en onderhoud, communicatie, uitvoering.

Wanneer het om burgerparticipatie gaat, hoeft de provincie niet de coördinerende of aanzwengelende rol te hebben. Vaak is het logischer dat een andere partij de trekker is in het proces. Om toch te zorgen voor een eenduidige aanpak en uitstraling wordt hieronder een aantal uitgangspunten beschreven die voor alle burgerparticipatietrajecten bij alle projecten binnen het APRK gelden.

1.3 Uitgangspunten participatie

De provincie is verantwoordelijk voor de overkoepelende participatietrajecten. De samenwerkende partners worden verantwoordelijk voor de projectparticipatie waarbij ook vaak burgerparticipatie zal plaatsvinden. Om te zorgen voor samenhang tussen de verschillende participatietrajecten worden de onderstaande uitgangspunten gehanteerd.

Overkoepelende participatie en communicatie

Alle overkoepelende communicatie- en participatieactiviteiten van het programma zijn gericht op het bieden van richting, samenhang en overzicht. Met de inzet van diverse communicatie-middelen wordt ernaar gestreefd om informatief, open en zorgvuldig naar en mét alle stakeholders te communiceren.

De provincie draagt zorg voor de volgende stappen in het communicatie- en participatieproces:

- Algemene stakeholdersanalyse
- Algemene kernboodschap
- Organiseren en faciliteren van participatiebijeenkomsten met samenwerkingspartners in het gebied
- Met kaarten en factsheets steeds het grote plaatje laten zien: aanleidingen, samenhang, proces
- Overzicht alle betrokken stakeholders inclusief gegevens
- Algemene site waarop voortgang projecten is te volgen. Provincie initieert site en heeft coördinerende rol. Trekkers afzonderlijke projecten zijn verantwoordelijk voor bijhouden van hun eigen content.

- Algemene kalender om te zorgen dat bijeenkomsten niet te veel interfereren
- Regelmatige terugkoppeling in verschillende vormen (mondeling en schriftelijk) richting samenwerkingspartners, besturen en intern naar betrokken collega's en MT

Uitkomsten, resultaten en (communicatie)producten komen in samenwerking met de partners tot stand en kunnen door alle samenwerkingspartners worden gebruikt bij hun eigen communicatie- en participatietrajecten.

Participatie per projectonderdeel

Per project wordt bekeken welke mate van participatie door burgers gewenst is. Dit wordt vastgelegd in een projectparticipatieplan. Het gaat hier om de projectparticipatie bij het ontwikkelen van een project en het uitvoeringsgereed maken. In dit traject is, waar wenselijk, ondersteuning bij de participatie door de provincie mogelijk. We willen hierbij afspreken dat de onderstaande stappen voor de ambities en projecten van het APRK worden doorlopen. Onderstaande punten komen uit de *Checklist Burgerparticipatie Provincie Noord-Holland* en de *Infographic Burgerparticipatie* (zie bijlagen).

Voorbereiding: gedegen

- Wat is hier het probleem/ issue – tijd nemen om probleem goed in kaart te brengen zodat juiste participatievorm (of andere oplossing) wordt gekozen
- Wat is de politieke impact voor betrokken partijen
- Wie zijn daarbij betrokken – stakeholdersanalyse, delen van relaties en inzichten daarover
- Wat willen we hier bereiken met participatie - doel
- Binnen welke tijd moet participatie plaatsvinden – strakke tijdsplanning hanteren
- Wat zijn de financiële en juridische randvoorwaarden bij beide partijen
- Waar zitten de knelpunten

Participatietraject: transparant, samen

- Welke vraag wil je precies voorleggen
- Welk niveau van participatie is nodig
- Welke vorm van participatie is nodig en gewenst
- Wat zijn de kaders voor participatie, waarop kan nog invloed worden uitgeoefend door participant. Heel helder over zijn.
- Samen met Markermeerdijken (of ander lokaal project) optrekken of loskoppelen (afhankelijk van issue en doel)
- Hoe ga je om met input van derden en hoe verwerk je dat in je stukken
- Wat is de kernboodschap, hoe sluit de boodschap aan bij de hoofdboodschap
- Afspraken over inzet gezamenlijke middelen (communicatie/ menskracht/ financiën)
- Wie faciliteert de bijeenkomsten

Verantwoordelijkheden en rollen: helderheid

- Welke samenwerkingspartners zijn verantwoordelijk voor het participatietraject
- In welke rol zit de provincie (trekker, meedoener, meekijker, toetser)
- Welke andere overheden zijn betrokken en wat is hun rol
- Regelmatig (zo vaak als nodig) overleg tussen participatieverantwoordelijken. Zowel op projectbasis als overkoepelend

Bestuur: meenemen

- Op welke wijze worden besturen en raden/ PS daarbij betrokken.
- Op welke wijze en hoe vaak wordt het participatieproces vastgelegd en teruggekoppeld naar besturen

Communicatie: delen en verbinden

- Wie is trekker/verantwoordelijk in/voor communicatie
- Wat willen we met communicatie over project bereiken
- Op welke manier wordt er over het proces gecommuniceerd, welke middelen worden ingezet, hoe worden resultaten en beslissingen teruggekoppeld

Communicatie- en participatietrajecten op projectniveau komen in samenwerking met de betrokken partners tot stand en worden altijd afgestemd met de provincie om onduidelijkheden bij doelgroepen tevoorkomen.

Participatie bij de Provincie Noord-Holland

Binnen de provincie worden participatieprojecten altijd op eenzelfde manier aangepakt. Hiervoor worden de onderstaande stappen in het proces gevolgd. Gedeputeerden zijn bekend met dit proces en sturen daar ook op. Een van de onderdelen in dit proces is het betrekken van collega's en het betrekken van bestuurders bij het participatietraject. Soms is het zelfs aan te bevelen om de interne organisatie als een van de stakeholders te beschouwen en goed te bepalen op welke manier collega's in het proces betrokken moeten worden.

Het is belangrijk dat samenwerkingspartners bekend zijn met de werkwijze van de provincie en daarbij aansluiten. Wanneer samenwerkingspartners een eigen participatieaanpak hebben, wordt samen met de provincie gekeken hoe die aanpak het beste aansluit bij de aanpak van de provincie:

1 Proces, programma of project
2 Brede discussie ->Burgerparticipatie niet geschikt?
3 Onderzoek de doelgroep
4 Betrek de bestuurder
5 Onderzoek de kaders
6 Onderzoek de momenten
7 Bepaal de participatievorm
8 Communicatiestrategie
9 Houd koers en voer uit
10 Koppel terug, evalueer en leer

In de bijlagen *Checklist Burgerparticipatie Provincie Noord-Holland* en de *Infographic Burgerparticipatie* zijn de stappen verder toegelicht met een pdf van de provincie.

Wel of niet samenloop met Markermeerdijken

(Burger)participatietrajecten die plaatsvinden over de Markermeerdijken (MMD) kunnen overlap hebben met de trajecten van het APRK. Het is daarom belangrijk dat degene die verantwoordelijk is voor de participatie Markermeerdijken ook verantwoordelijk is (of nauw contact heeft met degene die verantwoordelijk is) voor participatietrajecten van de APRK.

Per MMD-project moet bekeken worden of de communicatie en participatie van APRK en MMD samen kunnen vallen of juist losgeknipt moeten worden. In de meeste gevallen zal er sprake zijn van een gescheiden traject maar in een paar gevallen kan het beter of makkelijker zijn juist wel de samenhang te zoeken. Denk bijvoorbeeld aan dijkplaatsen en Fietswandelverbinding. Door goede analyse van de situatie kunnen de verschillende opties in beeld worden gebracht.

1.4 Communicatie

Communicatie richting betrokken (samenwerkings-)partners en burgers over het APRK is gericht op het bieden van samenhang en overzicht. In de communicatie over het programma moet de afzender (de provincie) steeds zichtbaar blijven. Wel is het belangrijk het programma zelf ook een eigen uitstraling te geven door gebruik van bepaald type beeld en woorden.

In de opstartfase kunnen communicatieproducten samen met samenwerkingspartners worden ontwikkeld. Provincie is dan de trekker en de linking pin. Logo's van samenwerkingspartners op communicatieproducten en andere uitingen worden alleen geplaatst na nadrukkelijke toestemming van de desbetreffende partner. Wanneer de projecten daadwerkelijk van start gaan, ligt communicatie meer bij de partners maar kan de provincie de zichtbaarheid van de projecten vergroten door de onderlinge samenhang te laten zien. Belangrijk middel hierbij is een centrale website die wordt gevuld met content van de verschillende projecten door de verantwoordelijke projecttrekkers. Op deze site kan ook achtergrond over het gebied, de natuur, de geschiedenis worden gegeven met verhalen van mensen uit het gebied. En wellicht kan er een pagina worden gemaakt voor scholieren. Social media als instagram, twitter en facebook kunnen bezoekers naar de site trekken. Hiervoor moet op overkoepelend en op projectniveau een social mediaplan worden gemaakt.

Voor de burgerparticipatie moet de communicatie bijdragen aan het komen tot gedragen, of op z'n minst geaccepteerde oplossingen voor de opgaven/ issues die bij de verschillende ambities liggen. Belangrijk is om duidelijk en open te communiceren over (mogelijke) participatie-momenten en zorgvuldig resultaten terug te koppelen.

Bij de ontwikkeling van de verschillende communicatieproducten moeten de volgende stappen worden genomen:

Aanpak/ fasering/hoe:

1 Doelgroepen en betrokkenen: wie zijn het, wat willen ze, wat kunnen ze: Stakeholdersanalyse op programmaniveau en op projectniveau. Actoreninventarisatie/ krachtenveldanalyse. SWOT, Participatieplan.
2 Betrekken bestuurders: informeren en inzetten bestuurders en hun netwerken.
3 Imago vh programma. Behoefte aan eenduidigheid, smoel, beeld: naam (+ introductieplan), kernboodschappensessie, kernboodschappen in message house, beeldtaal (verzamelen beeldbank, laten maken foto's), uitstraling (passend binnen imago vd provincie).
4 Communicatiestructuur opbouwen, behoefte aan informatie, updates, overzicht: basismateriaal (website, planningen, kaarten, infografics, factsheets, video) en ritme in info delen (nieuwsbrief, sfeerverslag, mailupdate, bijpraatsessie, magazine).
5 PR: gekoppeld aan mijlpalen/ activiteiten/ thema's/ onderzoek, middelenmatrix – persberichten, ingezonden brieven, artikelen, blogs, vlogs, socmed.
6 Per project: (comm)doelen, betrokkenen, belangen, speelveld, kleur, knelpunten, versterkers, ambassadeurs, overtuigingen, geschiedenis en toekomst, locatie, fase, rol provincie, bijdrage aan profilering gedeputeerde, opzetten netwerken rond thema's en locaties: verzamelen maillijsten.
7 Betrekken partijen. Warm maken, interesseren, overtuigen, overhalen, verleiden, verwonderen: getrapte communicatie opzetten (netwerkcommunicatie – vullen van elkaars media), met voorbeelden, inspiratie: bijeenkomsten, media, storytelling, vlogs, belonging, festival, excursies, concert, artist in "residence", diners, experience, lesprogramma's, ontmoetingen.



BIJLAGE

CHECKLIST BURGERPARTICIPATIE: IS PARTICIPATIE ZINVOL EN REALISEERBAAR?



Wat wil je gaan doen?

Type project	Doel / rol provincie / tijdspad / maatschappelijke en politiek impact
Omschrijving	Welke vraag of keuzes wil je voorleggen? Tip: verschillende thema's vereisen verschillende participatierondes
Beoogd resultaat	Draagvlak en/of beleidsverrijking?
Belanghebbenden	Stakeholderanalyse Tip: voer voorgesprekken. Belanghebbenden wijzen je vaak op anderen.
Doelgroep	Tip: wie betrek je wanneer: - een haalbare uitkomst: belanghebbenden en autoriteiten - de beste en uitkomst: (ervarings)deskundigen en professionals - een motiverende uitkomst: een brede doorsnede van de samenleving Fase in de beleidscyclus
Participatievorm	Denk aan: consultatie, beslissen, samenwerken. Zie ook de participatieladder

Check

Beleidsruimte	Valt er nog wat te kiezen? Check ook bij je partnerorganisaties.
Financiële randvoorwaarden	Valt er nog wat te kiezen binnen het beschikbare budget? Weten we wat de alternatieven en mogelijke oplossingen mogen kosten?
Juridische randvoorwaarden	Denk aan: wet- en regelgeving, vergunningen, RO-procedures, Check ook bij je partnerorganisaties wat hun randvoorwaarden zijn.
Tijd, geld en capaciteit	Voldoende aanwezig?
Nut & noodzaak en urgentie	Is dit participanten voldoende duidelijk? Kies anders eerst voor informeren.
Zijn opgaven voldoende uitgekristalliseerd?	Indien niet, worden discussies vrijblijvend
Technisch onderwerp	Indien erg technisch, denk dan aan participatie door experts
Toegankelijkheid info	Hebben belanghebbenden voldoende toegang tot informatie? Bedenk hierbij: wie bepaalt welke informatie nuttig is?
Is er voldoende interesse?	Leeft het onderwerp wel onder belanghebbenden? Maakt het hen uit wat er gebeurt?
Kans op samenwerking tussen belanghebbenden	BP werkt niet als deelnemers lijnrecht tegenover elkaar staan en er geen compromissen mogelijk zijn.
Kans op samenwerking tussen overheid en inwoners	idem
Biedt het onderwerp uitzicht op zichtbare resultaten op afzienbare termijn?	Zo niet, blijft het onderwerp wellicht erg abstract voor de inwoners. Misschien kun je beter maatschappelijke organisaties en/of experts betrekken?
Is de bestuurder bereid een niet-optimale oplossing te accepteren (binnen de gestelde kaders)?	Denk hierbij integraal: zijn er andere bestuurders die belang hebben en een bijdrage kunnen leveren? En geldt dit ook voor ander partijen?
Rol PS	Wanneer en hoe wordt PS meegenomen? De aanwezigheid van Statenleden bij participatietrajecten laat inwoners zien dat er naar hen geluisterd wordt. Neem daarom contact op met de griffie als je een datum gaat plannen.
Wat zijn de risico's en beheersingsmaatregelen?	Denk aan gebrek aan representativiteit, onvoldoende management van verwachtingen etc. Zie intranet voor valkuilen.

2

BIJLAGE

INFOGRAPHIC BURGERPARTICIPATIE



Burgerparticipatie

Overzicht

Burgerparticipatie; vrijwel iedereen heeft er wel eens over gehoord, maar slechts een deel van ons heeft er echt mee te maken gehad. Met het schema "Aan de slag met burgerparticipatie" wil het Team Burgerparticipatie de drempel verlagen om het "experiment" aan te gaan. Het schema beschrijft de verschillende te doorlopen stappen en de aandachtspunten die hierbij horen. Het is daarbij belangrijk om op te merken dat burgerparticipatie niet volgens een vast recept kan worden toegepast en de verschillende stappen ook in een andere volgorde doorlopen kunnen worden. Ieder proces/programma/project is uniek en vraagt daarom om een unieke aanpak.



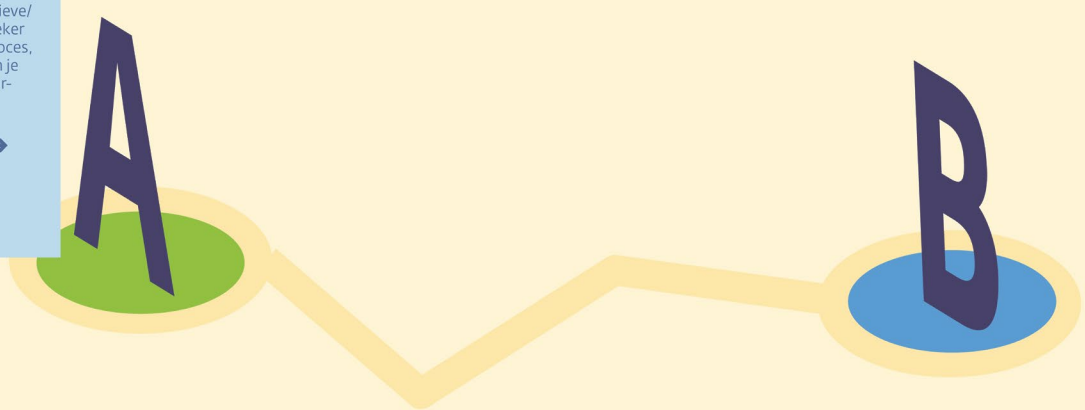
Provincie Noord-Holland

1 Burgerparticipatie
Proces, programma of project

Proces, programma of project

De overweging of je burgerparticipatie kunt inzetten begint bij stap 1. Bepaal of je werk onder een proces, programma of project valt. Heel veel van ons werk valt daar onder, maar bepaalde zaken (denk aan interne administratieve/financiële werkzaamheden) zeker niet. Valt je werk onder een proces, programma of project dan kun je starten met de afweging of burgerparticipatie geschikt is.

Ga verder naar stap 2 →



Brede discussie

In deze stap wil je weloverwogen de keuze maken of je burgerparticipatie wil inzetten. Dit doe je door dit (in ieder geval) met je manager en eventueel met betrokken collega's te bespreken. In dit gesprek breng je de meerwaarde en de consequenties zo goed mogelijk in beeld. Uitgangspunt hierbij is "ja, tenzij". Tip: nodig een communicatieadviseur, een bestuursadviseur of een omgevingsmanager van B&U bij het gesprek uit.

Burgerparticipatie inzetten? Ga verder naar stap 3 →

Burgerparticipatie niet geschikt/gewenst? Dan stopt hier het proces ▪ 1





BURGERPARTICIPATIE NIET GESCHIKT?

Provincie Noord-Holland

3 Burgerparticipatie
Betrek de bestuurder

Betrek de bestuurder

Het betrekken van de bestuurder is essentieel om burgerparticipatie succesvol in te zetten. Het is belangrijk om samen met de bestuurder het participatietraject te bespreken en af te spreken op welke manier en op welke momenten, je elkaar informeert. De bestuurder kan hier zijn/haar eigen voorkeuren bij hebben, dus stem het goed af.

Burgerparticipatie inzetten? Ga verder naar stap 4 →

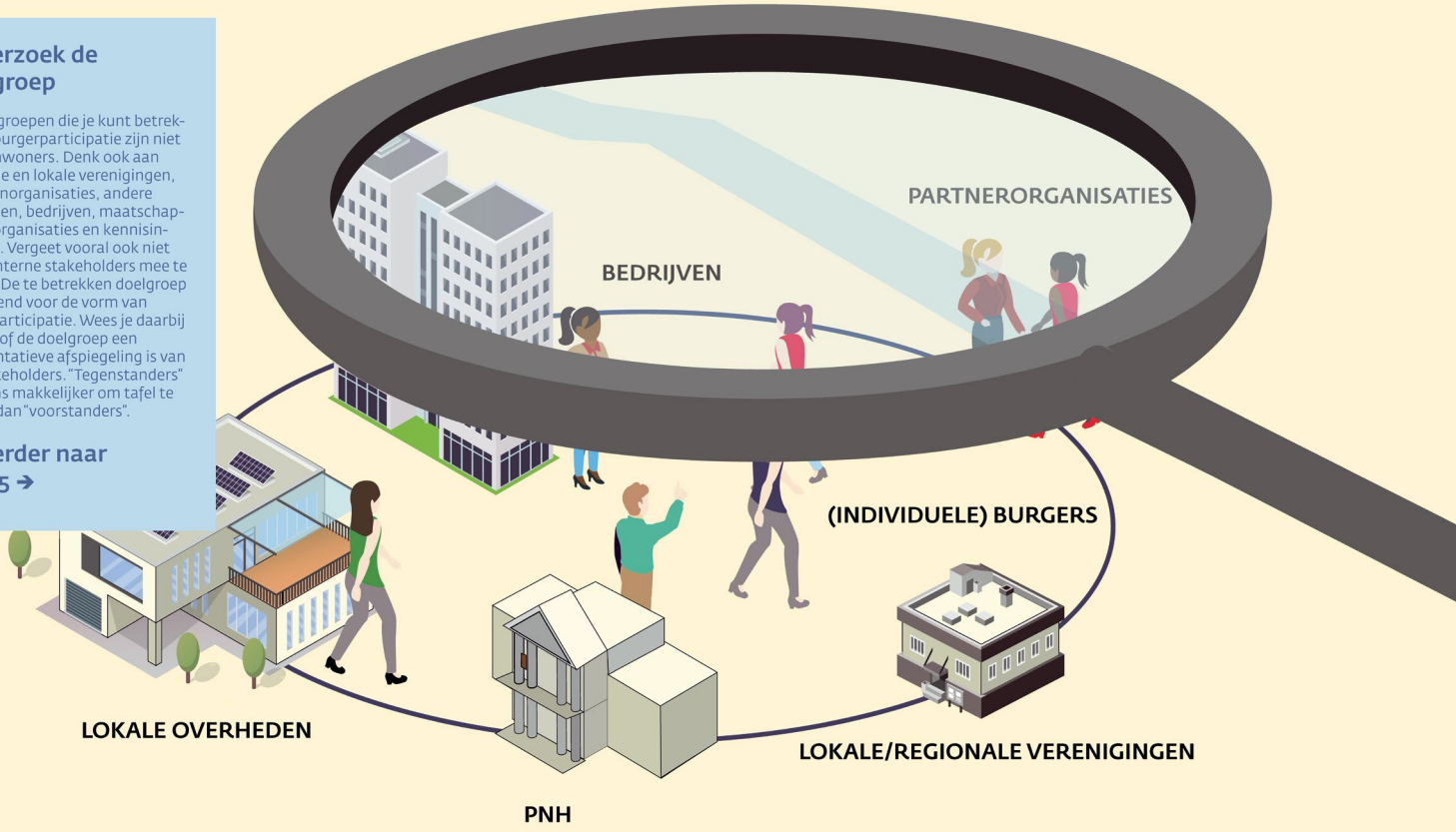
Burgerparticipatie niet geschikt/gewenst? Dan stopt hier het proces ▪ 1



Onderzoek de doelgroep

De doelgroepen die je kunt betrekken bij burgerparticipatie zijn niet alleen inwoners. Denk ook aan regionale en lokale verenigingen, belangenorganisaties, andere overheden, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstituten. Vergeet vooral ook niet om de interne stakeholders mee te nemen. De te betrekken doelgroep is bepalend voor de vorm van burgerparticipatie. Wees je daarbij bewust of de doelgroep een representatieve afspiegeling is van alle stakeholders. "Tegenstanders" zijn soms makkelijker om tafel te krijgen dan "voorstanders".

Ga verder naar stap 5 →



Onderzoek de kaders

Bedenk welke rol en welke mate van invloed je de doelgroep wilt geven. Wat is de speelruimte? Ontdek dat zowel ambtelijk als politiek. Kaders kunnen gaan over financiën, juridische zaken, beleidsmatig enz. enz. Houd vervolgens vast aan die kaders, want je kunt niet eenzijdig halverwege het spel de regels veranderen. Uiteraard kun je wel samen met je doelgroep de spelregels bijstellen (indien nodig).

Ga verder naar stap 6 →

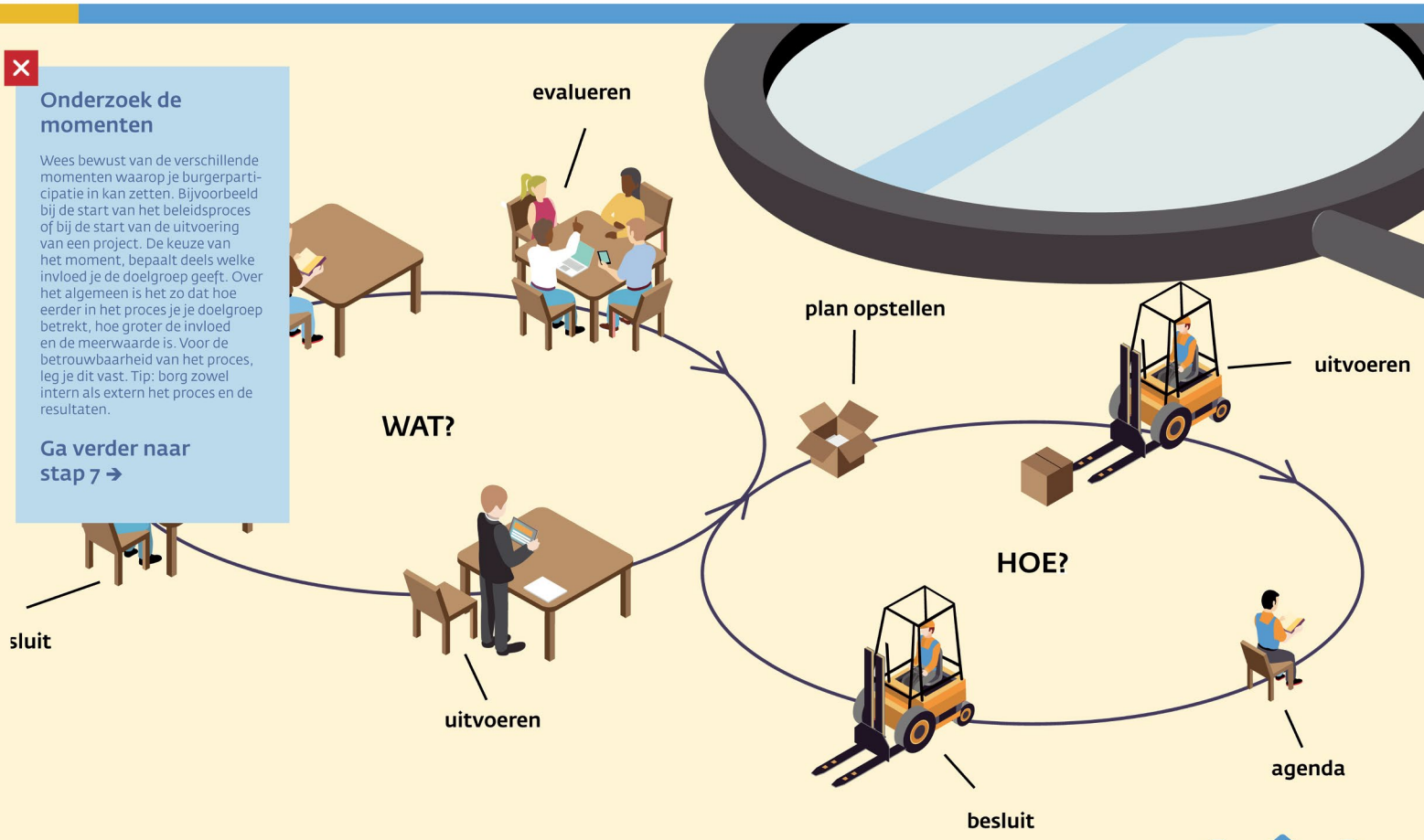


6 Burgerparticipatie
Onderzoek de momenten

Onderzoek de momenten

Wees bewust van de verschillende momenten waarop je burgerparticipatie in kan zetten. Bijvoorbeeld bij de start van het beleidsproces of bij de start van de uitvoering van een project. De keuze van het moment, bepaalt deels welke invloed je de doelgroep geeft. Over het algemeen is het zo dat hoe eerder in het proces je je doelgroep betrekt, hoe groter de invloed en de meerwaarde is. Voor de betrouwbaarheid van het proces, leg je dit vast. Tip: borg zowel intern als extern het proces en de resultaten.

Ga verder naar stap 7 →



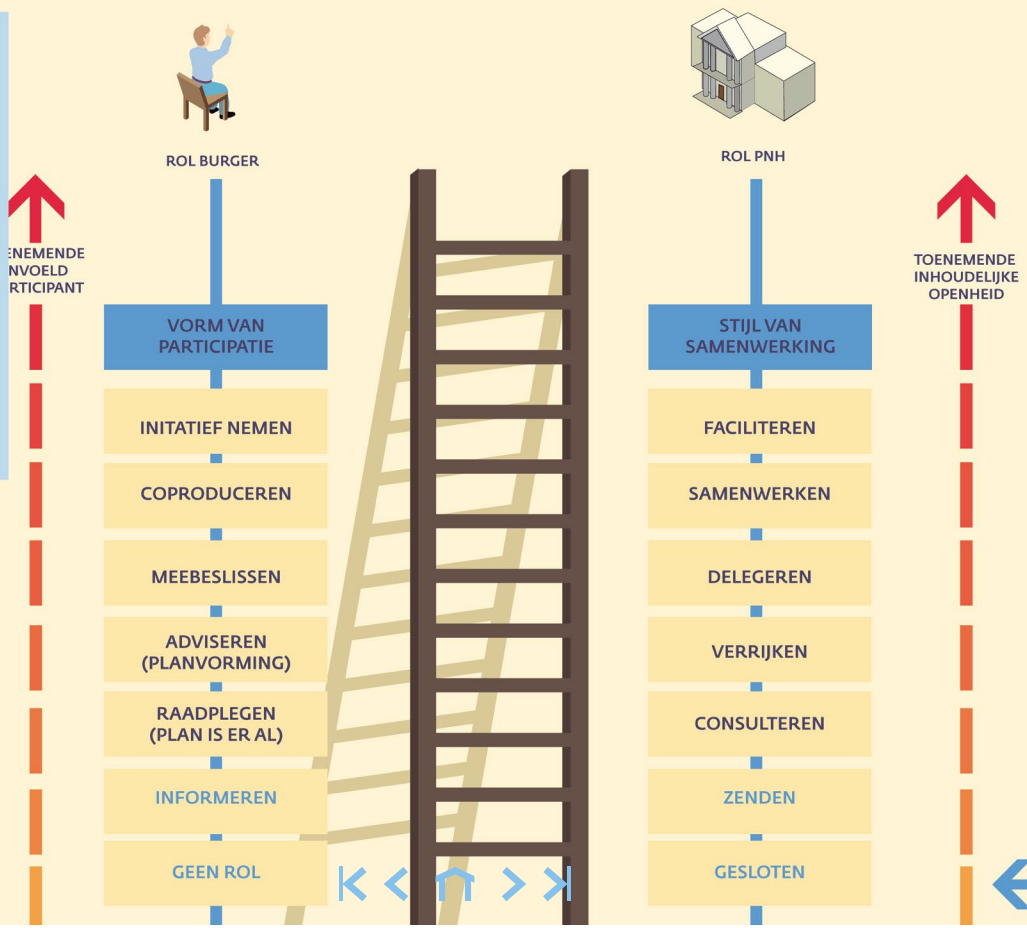
Provincie Noord-Holland

7 Burgerparticipatie
Bepaal de participatie vorm

Bepaal de participatievorm

De doelgroep betrekken kan op veel verschillende manieren. Hoe gelijkwaardiger de samenwerking, hoe hoger je op de participatieladder komt. Hoe hoger op de participatieladder, hoe meer invloed je doelgroep heeft op de uitkomsten. Wees hier bewust van. Kies een rol die bij het werk past en die mogelijk is. Let op: de onderste twee stappen op de participatieladder zijn feitelijk geen participatie maar horen bij de wettelijke informatieplicht van de overheid.

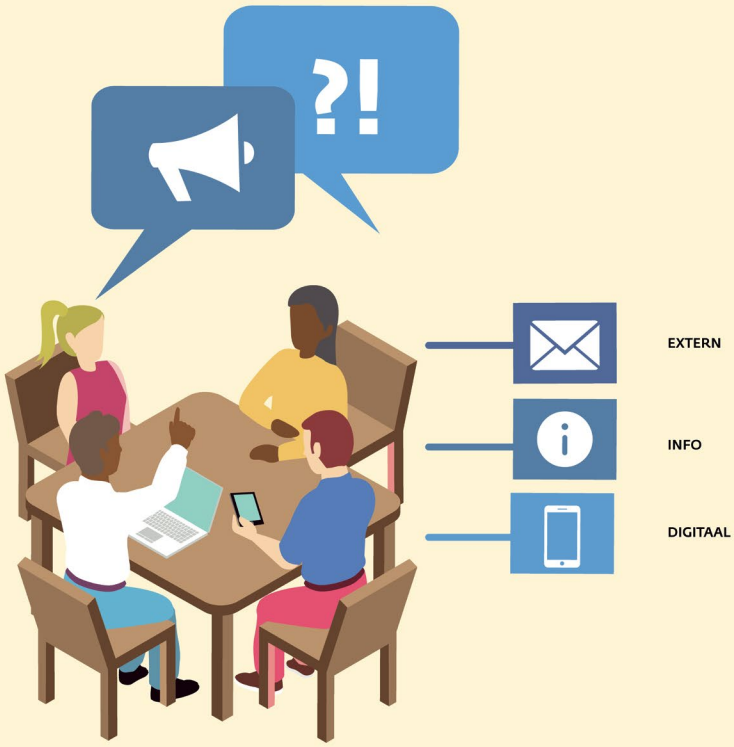
Ga verder naar stap 8 →



Communicatie-strategie

Denk goed na over communicatie. De te kiezen stijl en vorm zijn bepalend voor de doelgroep die je daarmee aanspreekt. Wil je een brede doelgroep bereiken? Zorg er dan voor dat je inzet op vele communicatievormen (brief, e-mail, website, e-participatie, sociale media, inloopavonden etc.).Tip: vraag advies bij een van de communicatieadviseurs.

Ga verder naar stap 9 →

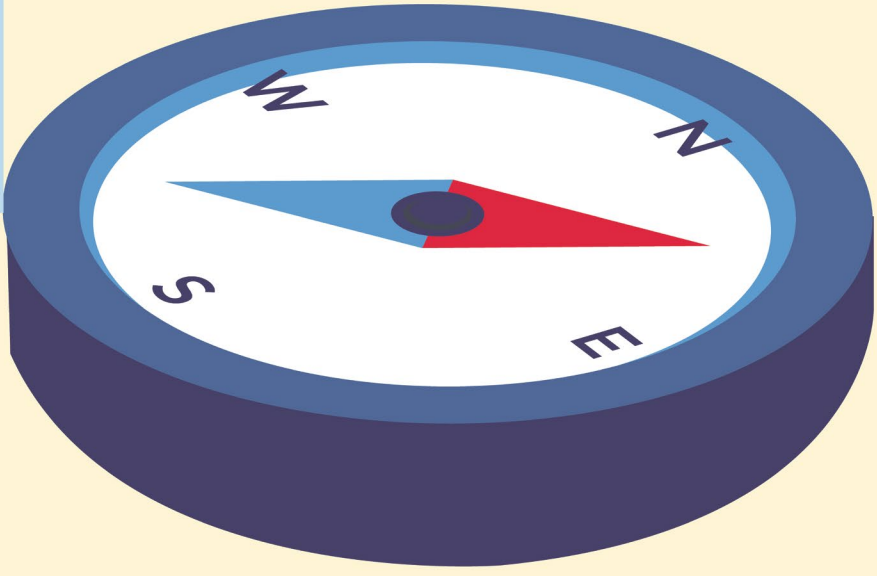


Provincie Noord-Holland

Houd koers en voer uit

Wij zijn een betrouwbare overheid, we houden ons aan ons woord en we bereiken samen de finish. Het is belangrijk om tijdens het proces niet af te wijken van de afspraken die je hebt gemaakt met je doelgroep. Soms ontkom je er echter niet aan dat de werkelijkheid verandert. Informeer altijd de betrokkenen en maak afspraken over het vervolg.

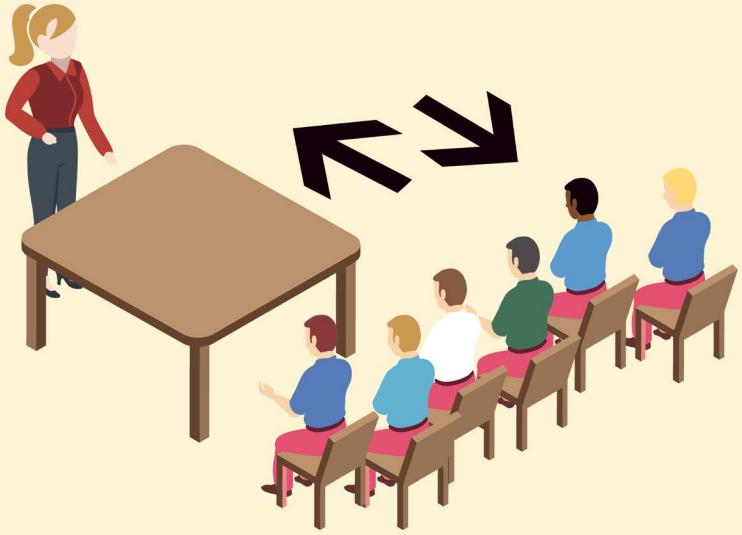
Ga verder naar stap 10 →



Koppel terug, evalueer en leer

Samenwerken betekent ook elkaar blijven informeren. Dus koppel terug naar je doelgroep op welke wijze de bijdrage is verwerkt of verwerkt gaat worden. Dit komt de relatie met je doelgroep ten goede. Het burgerparticipatieproces sluit je altijd af met een evaluatie om te bepalen wat goed ging en wat beter kan. Hieruit kunnen lessen worden getrokken voor toekomstige trajecten. Tip: ga eens praten met de sector Onderzoek & Informatie over evaluatietools.

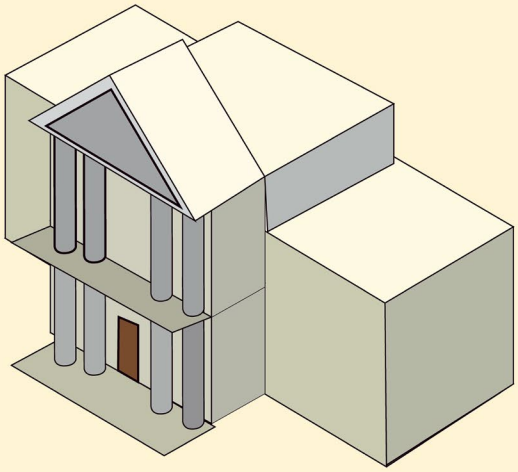
Ga verder naar stap 11 →



Provinciale Staten

Informeer PS via een startnotitie om ze mee te nemen in de afwegingen, momenten en kaders die je met je doelgroep wilt vastleggen. Bij grote projecten is een directe betrokkenheid een vereiste. Stem met de Statengriffie bijeenkomsten af waarbij je Statenleden wilt uitnodigen. Bij kleine projecten moet je PS tenminste informeren over het participatietraject. Tip: een communicatieadviseur en bestuursadviseur kunnen je hierbij adviseren.

terug naar begin →



HAARLEM, OKTOBER 2020

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 Ruimtelijke Ontwikkeling

Fotografie
Mark Eker en Chris Lansink

Grafische verzorging
Xeroxmediaservices

Haarlem, oktober 2020

Registratienummer: 1507326/1519747

Bestuursovereenkomst ter uitvoering van het Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam

PARTIJEN

1. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente **Hoorn**, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer Arthur Helling, wethouder, daartoe gemachtigd ingevolge hun besluit van (datum besluit college van B&W invullen), verder te noemen “Hoorn”

2. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente **Koggenland**, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de mevrouw Caroline van de Pol, wethouder, daartoe gemachtigd ingevolge hun besluit van (datum besluit college van B&W invullen), verder te noemen “Koggenland”

3. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente **Edam-Volendam**, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer Hans Schütt, wethouder, daartoe gemachtigd ingevolge hun besluit van (datum besluit college van B&W invullen), verder te noemen “Edam-Volendam”

4. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente **Waterland**, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer Bas ten Have, wethouder, daartoe gemachtigd ingevolge hun besluit van (datum besluit college van B&W invullen), verder te noemen “Waterland”

5. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente **Amsterdam**, rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw Saskia Groenewoud, daartoe gemachtigd ingevolge hun besluit van (datum besluit college van B&W invullen), verder te noemen “Amsterdam”

6. De minister van Infrastructuur en Waterstaat, handelend in de hoedanigheid van bestuursorgaan en als rechtsgeldige vertegenwoordiger van de **Staat der Nederlanden**, gezeteld te Den Haag, namens deze de directeur Netwerkmanagement van de dienst Midden Nederland van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, mevrouw Marianne Nauta, verder te noemen “Rijkswaterstaat”

7. Gedeputeerde Staten van de provincie **Noord-Holland**, krachtens het Besluit mandaat, volmacht en machtiging Gedeputeerde Staten van Noord-Holland rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer Cees Loggen, gedeputeerde, verder te noemen ‘’de provincie’’

8. Dagelijks bestuur van het **Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier**, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer Rob Veenman, hoogheemraad , verder te noemen “HHNK”

9. Bestuur van **Recreatieschap Westfriesland**, vertegenwoordigd door de heer Karel Schoenaker, directeur verder te noemen “Recreatieschap WF”

10. Algemeen bestuur van **Recreatieschap Twiske-Waterland**, vertegenwoordigd door mevrouw Saskia Groenewoud, voorzitter Algemeen Bestuur, verder te noemen “Recreatieschap TW”

11. Directie van **Staatsbosbeheer**, tevens lid Coalitie Blauwe Hart Natuurlijk, rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw Riena Tienkamp, Hoofd Staatsbosbeheer Noord-Holland, verder te noemen “Staatsbosbeheer”

CONCEPT

12. De Provinciaal Ambassadeur van Vereniging tot behoud van **Natuurmonumenten,** tevens lid Coalitie Blauwe Hart Natuurlijk , rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer WIllem Hellevoort, provinciaal ambassadeur Noord-Holland Natuurmonumenten, verder te noemen “Natuurmonumenten”

13. Directie van **Vogelbescherming Nederland**, tevens lid Coalitie Blauwe Hart Natuurlijk, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer Fred Wouters, directeur van Vogelbescherming Nederland, verder te noemen “Vogelbescherming Nederland”

De ondergenoemde partij neemt niet deel aan de onderhavige Bestuursovereenkomst maar wil wel steun betuigen:

14. Directie van **Sportvisserij Nederland**, tevens lid en voorzitter Coalitie Blauwe Hart Natuurlijk, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer Joop Bongers, verder te noemen “Sportvisserij Nederland”

hierna gezamenlijk te noemen “Partijen”

CONCEPT

CONSIDERANS

- De Markermeerdijken tussen Hoorn en Amsterdam worden door het Hoogheemraadschap Holland Noorderkwartier (HHNK) in het kader van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) over 33 km versterkt om te voldoen aan de wettelijke veiligheidsnorm en zo het achterliggende gebied veilig te houden voor overstromingen;

- Regionale plannen en ambities voor dit gebied, zoals recreatieve, cultuurhistorische-, toeristische- en natuurprojecten zijn opgenomen in een gezamenlijk regionaal Ambitie Programma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam (verder: APRK). Het is een programma van alle betrokken overheden en organisaties in dit gebied;

- Partijen beogen de in het APRK opgenomen projecten op een dusdanige wijze uit te voeren dat natuur, recreatie en landschap, cultuurhistorie en beleving in het gebied in goede onderlinge balans worden versterkt;

- Uitgangspunt voor Partijen hierbij is dat er werk met werk wordt gemaakt daar waar mogelijk;

- De provincie heeft een Kader Ruimtelijke Ontwikkeling Kustzone Hoorn-Amsterdam opgesteld en vastgesteld. Deze bestaat uit uitgangspunten en richtlijnen en vormen afspraken over een objectief afwegingskader voor de landschappelijke en ruimtelijke inpassing van de uit te werken projecten;

- Het Kader Ruimtelijke Ontwikkeling Kustzone Hoorn-Amsterdam en het APRK vormen de basis voor Partijen om de ambities verder uit te werken tot uitvoeringsgerede projecten die vervolgens worden gerealiseerd;

- De provincie heeft voor de realisatie van projecten uit het APRK een subsidieregeling, waarbij maximaal 50 procent van de subsidiabele kosten van een project door de provincie gesubsidieerd kan worden;

- Subsidieaanvragen voor projecten die uitvoeringsgereed zijn zullen naar verwachting vanaf 2021 worden ingediend bij de provincie. Naar verwachting zullen de projecten uit het APRK in 2028 gerealiseerd zijn.

- Partijen wensen hun nadere afspraken vast te leggen in deze Bestuursovereenkomst.

Komen overeen als volgt:

Artikel 1 BEGRIPSBEPALINGEN

- **Subsidieregeling**: Uitvoeringsregeling subsidiëring Ambitie Programma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam, kenmerk xxxx

- **Uitvoeringsgereed project**: definitieve projectplan is gereed en wanneer noodzakelijk ligt er een aanvraag voor de benodigde vergunningen.

- **Initiatiefnemer**: de partij die verantwoordelijk is voor de ontwikkeling en uitvoering van een project.

CONCEPT

Artikel 2 INZET PARTIJEN

1. Partijen zullen zich, elk vanuit hun eigen rol, verantwoordelijkheid en bevoegdheid tot het uiterste inspannen om in het APRK vastgelegde ambities uit te werken tot uitvoeringsgerede projecten en deze vervolgens realiseren. Partijen zullen de daarvoor noodzakelijke menskracht leveren.
2. De partij die verantwoordelijk is voor de ontwikkeling en uitvoering van een project (hierna genoemd: initiatiefnemer; de initiatiefnemers staan opgenomen in het APRK) draagt onder andere zorg voor:
    - het verder uitwerken en ontwikkelen van de betreffende ambitie tot een project dat uitvoeringsgereed is,
    - de vereiste besluitvorming en bijbehorende procedures,
    - draagt zorg voor de noodzakelijke participatie en het verkrijgen van de benodigde financiën, vergunningen, de aanbesteding en opdrachtverlening.
3. Zodra een project uitvoeringsgereed is, kan de betreffende partij/initiatiefnemer voor de uitvoering ervan subsidie als bedoeld in artikel 5 van deze overeenkomst, bij de provincie aanvragen.

Artikel 3 ORGANISATIESTRUCTUUR

1. Partijen hebben een bestuurlijke en een ambtelijke organisatie opgericht, bestaande uit een Stuurgroep, Programmateam en projectgroepen.

a) De Stuurgroep bestaat uit bestuurders/directeuren van Partijen. De gedeputeerde van Noord-Holland is voorzitter van de Stuurgroep. De Stuurgroep heeft als taak om toe te zien op de ontwikkeling, besluitvorming en uitvoering van het APRK als geheel. De Stuurgroep komt naar verwachting minimaal twee keer per jaar samen, maar kan wanneer noodzakelijk vaker door de voorzitter bijeengeroepen worden. Over eventuele wijzigingen in de te ontwikkelen ambities/projecten beslist de Stuurgroep (binnen de kaders van deze bestuursovereenkomst).

b) Het Programmateam bestaat uit ambtelijk vertegenwoordigers van Partijen. De programmamanager van Noord-Holland is voorzitter van het Programmateam. Het Programmateam bespreekt op ambtelijk niveau de ontwikkelingen en de voortgang van het programma. In het Programmateam worden de Stuurgroepoverleggen voorbereid. Het Programmateam komt naar verwachting een keer per twee maanden samen.

c) De projectgroepen bestaan uit ambtelijk adviseurs van Partijen die betrokken zijn bij een van de projecten. Deze projectgroepen zullen worden voorgezeten door nader aan te wijzen projectleiders. De projectgroepen dienen om op ambtelijk niveau inhoudelijke ontwikkelingen en eventuele problemen rond de projecten te bespreken.

Over de voortgang van voorbereiding en uitvoering van de projecten rapporteren de initiatiefnemers tweemaal per jaar aan de Stuurgroep.

Artikel 4 PLANOLOGIE EN VERGUNNINGEN

1. Partijen spannen zich in, indien zij bevoegd gezag zijn, alle medewerking te verlenen bij het voortvarend doorlopen van de procedures en het verlenen van de noodzakelijke besluitvorming die noodzakelijk zijn voor het uitvoeren van de projecten. Deze Bestuursovereenkomst biedt hier echter geen garanties voor

2. Het bepaalde in het vorige lid laat onverlet de krachtens publiekrechtelijke voorschriften of regelingen op partijen rustende verplichtingen die er toe kunnen leiden dat een partij besluiten

CONCEPT

neemt of anderszins publiekrechtelijke handelingen verricht die nadelig zijn voor de uitvoering van deze Bestuursovereenkomst.

Artikel 5 FINANCIEN

De provincie heeft een subsidieregeling opgesteld voor realisatie van de ambities uit het APRK. Wanneer een ambitie uit het APRK door de betreffende initiatiefnemer is uitgewerkt tot een project dat uitvoeringsgereed is en duidelijk is dat voor de noodzakelijke procedures en besluitvorming geen belemmeringen te verwachten zijn en dat er naar verwachting voldoende draagvlak voor het project is in de regio, kan een subsidieaanvraag voor het project bij de provincie worden ingediend. Zodra deze Bestuursovereenkomst in werking is getreden zal de subsidieregeling worden opengesteld. Partijen ontvangen hierover bericht.

Artikel 6 COMMUNICATIE EN PARTICIPATIE

Partijen hebben een gezamenlijk communicatie- en participatieplan opgesteld (zie bijlage 3). Partijen conformeren zich aan de in het communicatie- en participatieplan gemaakte afspraken. Evenwel behoudt elke partij het recht om inzake een of meerdere onderdelen van het APRK een eigen standpunt in te nemen en dit te communiceren.

Artikel 7 LOOPTIJD EN EVALUATIE

1. Deze Bestuursovereenkomst treedt in werking na gezamenlijke ondertekening en eindigt van rechtswege zodra alle projecten die uitvoeringsgereed zijn, zijn gerealiseerd, naar verwachting ultimo 2028.
2. Jaarlijks wordt door de Stuurgroep geëvalueerd of het APRK en de afspraken uit deze Bestuursovereenkomst worden nageleefd en of de werking overeen komt met het doel en de verwachtingen. Indien de evaluatie of andere externe omstandigheden daartoe aanleiding geven, kunnen het APRK (en de daarbij horende projecten) en/of de Bestuursovereenkomst tussentijds door Partijen worden gewijzigd.

Artikel 8 SLOTBEPALINGEN

1. Wijzigingen of aanvullingen op deze Bestuursovereenkomst zijn slechts schriftelijk mogelijk en met instemming van alle partijen.

2. Een partij die meent dat sprake is van een geschil over deze Bestuursovereenkomst dan wel over de uitvoering van deze Bestuursovereenkomst, meldt dat schriftelijk aan de Stuurgroep. Partijen treden alsdan met elkaar in overleg en trachten het geschil in onderling overleg dan wel met inschakeling van een MFN geregistreerde mediator op te lossen.

3. Bij een onvoorziene omstandigheid treden de partijen in overleg hoe hierop te anticiperen.

Artikel 9 BIJLAGEN

De volgende bijlagen maken deel uit van deze Bestuursovereenkomst:
1. Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam (d.d. xxxx).
2. Kader Ruimtelijke Ontwikkeling Kustzone Hoorn-Amsterdam (d.d. xxxx).
3. Communicatie- en participatieplan (d.d. xxxx).

CONCEPT

In geval van inhoudelijke tegenstrijdigheid tussen de genoemde bijlagen, geldt het eerstgenoemde document boven het later genoemde document.

Aldus overeengekomen en in 14-voud opgemaakt en ondertekend op ……2021 te ……..:

College van burgemeester en wethouders van gemeente Hoorn
namens deze,

Dhr. A. Helling

College van burgemeester en wethouders van gemeente Koggenland
namens deze,

Mevr. C. van de Pol

College van burgemeester en wethouders van gemeente Edam-Volendam
namens deze,

Dhr. H. Schütt

College van burgemeester en wethouders van gemeente Amsterdam
namens deze,

Mevr. S. Groenewoud

College van burgemeester en wethouders van gemeente Waterland
namens deze,

Dhr. B. ten Have

Rijkswaterstaat
namens deze,

Mevr. M. Nauta

College van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
namens deze,

Dhr. C. Loggen

Dagelijks Bestuur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
namens deze,

CONCEPT

Dhr. R. Veenman

Bestuur Recreatieschap Westfriesland
namens deze,

Dhr. K. Schoenaker

Bestuur Recreatieschap Twiske-Waterland
namens deze,

Mevr. S. Groenewoud

Directie Staatsbosbeheer
namens deze,

Mevr. ir. R. Tienkamp

Directie Natuurmonumenten
namens deze,

Dhr. W. Hellevoort

Directie Vogelbescherming Nederland
namens deze,

Dhr. Ir. A.J.M. Wouters

Directie Sportvisserij Nederland
namens deze,

Dhr. Ir. J.J.A. Bongers

CONCEPT

Bestuursovereenkomst Realisatie meekoppelkansen dijkversterking Markermeerdijken (eindconcept)

Provincie Noord-Holland

hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Registratienummer HHNK: 20.0036234
Registratienummer PNH: 1507326/1519753

Partijen:

1. Provincie Noord-Holland, waarvan de bestuurszetel is gevestigd te Haarlem, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer C. Loggen, in zijn hoedanigheid van gedeputeerde, die hiertoe op grond van <grondslag machtiging> is gemachtigd door <functie> en handelt ter uitvoering van het besluit van het College van Gedeputeerde Staten van <datum>, nummer <nummer>, hierna te noemen: provincie;

2. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, waarvan de bestuurszetel is gevestigd te Heerhugowaard, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer R. Veenman, in zijn hoedanigheid van hoogheemraad (portefeuillehouder Waterveiligheid), die hiertoe op grond van artikel 95 van de Waterschapswet is gemachtigd door zijn dijkgraaf en handelt ter uitvoering van het besluit van het college van dijkgraaf en hoogheemraden van <datum>, nummer <nummer>, hierna te noemen: hoogheemraadschap;

overwegen het volgende:

1. Alle primaire waterkeringen in Nederland moeten voldoen aan de eisen die in de Waterwet zijn vastgelegd. Bij de toetsing van de primaire waterkeringen is gebleken dat de Markermeerdijken, tussen Hoorn en Amsterdam, op een aantal onderdelen niet meer voldoen aan de norm. Daarom worden deze versterkt. Het hoogheemraadschap is als beheerder van de Markermeerdijken verantwoordelijk voor de dijkversterking;

2. De te versterken gedeelten van de Markermeerdijken zijn verdeeld in modules. Voor de versterking van modules 1 t/m 15 heeft het college van hoofdingelanden van het hoogheemraadschap (CHI) op 19 september 2018 het Projectplan Versterking Markermeerdijken (PPW) vastgesteld. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben het PPW op 30 oktober 2018 goedgekeurd. Voor een aantal delen van de Markermeerdijken die ook zijn afgekeurd, moet nog apart projectplan of projectbesluit (Omgevingswet) worden vastgesteld. Voor deze delen loopt nu de verkenningsfase of de planvoorbereidingsfase;

3. Voor de versterking van de Markermeerdijken wordt door het Rijk subsidie verleend in het kader van het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma. Uitgangspunt voor de subsidie is een sobere, robuuste en doelmatige dijkversterking. Initiatieven van derden kunnen onder bepaalde voorwaarden worden meegenomen bij een dijkversterking indien uit andere bronnen wordt voorzien in de financiering van de meerkosten ten opzichte van de kosten die gemaakt worden bij een dijkversterking die gebaseerd is op de uitgangspunten 'sober, robuust en doelmatig';

4. De provincie wil de realisatie van de dijkversterking benutten om de ruimtelijke kwaliteit van de te versterken Markermeerdijken te verhogen door extra kwaliteiten aan de dijk toe te voegen. Dit past binnen de provinciale Watervisie 2016-2021. De verhoging van de ruimtelijke kwaliteit is met name gericht op de beleving en het gebruik van de monumentale dijk en de aangrenzende gebieden en op het verhogen van de kwaliteit van landschap, recreatie en natuur. De verhoging van de ruimtelijke kwaliteit kan worden gerealiseerd door uitvoering van specifieke, aan de uitvoering van de dijkversterking gekoppelde projecten die ruimtelijke kwaliteit toevoegen aan de (versterkte) Markermeerdijken (zuivere meekoppelkansen). Een andere mogelijkheid is extra ruimtelijke kwaliteit toe voegen aan de wettelijk verplichte ruimtelijke inpassing of door een uitbreiding op een bestaande voorzieningen te realiseren. Conform het projectplan Waterwet worden in ieder geval de aanwezige voorzieningen teruggebracht met een gelijksoortige kwaliteitswaarde. Tenslotte dient het hoogheemraadschap maatregelen te treffen op grond van vergunningvoorschriften, waaraan op verzoek van de provincie extra ruimtelijke kwaliteit kan worden toegevoegd. Gemakshalve worden alle verschillende vormen in deze overeenkomst onder de noemer ‘meekoppelkans’ gebracht.

5. Deze overeenkomst bevat afspraken tussen het hoogheemraadschap en de provincie over de realisatie van meekoppelkansen en verhoging van de ruimtelijke kwaliteit in combinatie met de versterking van de Markermeerdijken, de financiering hiervan, de verantwoordelijke voor beheer en onderhoud etc. Het gaat, ten tijde van de ondertekening van deze overeenkomst, in eerste instantie om meekoppelkansen die zijn benoemd in het PPW. Het is niet uitgesloten dat partijen na verloop van tijd overeenstemming bereiken over andere meekoppelkansen die kunnen worden meegenomen bij de versterking. Voor deze nieuwe kansen kunnen dezelfde afspraken als opgenomen in deze overeenkomst gelden. Deze overeenkomst kan derhalve worden beschouwd als 'parapluovereenkomst'. In de bijlagen bij de overeenkomst zijn per meekoppelkans specifieke afspraken over onder andere de realisering en financiering van de betreffende meekoppelkans weergegeven. Partijen kunnen op een later moment voor nieuwe meekoppelkansen bijlagen met specifieke afspraken aan deze overeenkomst toevoegen.

Partijen komen overeen als volgt.

Artikel 1 Definities

In deze overeenkomst wordt verstaan onder:

a. Projectplan Versterking Markermeerdijken: Projectplan Versterking Markermeerdijken, vastgesteld op 19 september 2018 (registratienummer hoogheemraadschap 18.0214632), goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland op 30 oktober 2018;

b. project MMD: Versterking van de primaire waterkering Markermeerdijken, gelegen tussen Hoorn (vanaf de Westerdijk) en Amsterdam (tot de Oranjesluizen), die onder verantwoordelijkheid van het hoogheemraadschap wordt uitgevoerd;

c. meekoppelkans: op verzoek van de provincie:
   i. aan de uitvoering van het project MMD gekoppeld project dat ofwel ruimtelijke kwaliteit toevoegt aan de Markermeerdijken of;
   ii. toevoegen van extra ruimtelijke kwaliteit aan de wettelijk verplichte ruimtelijke inpassingen voor het project MMD;
   iii. een bestaande voorziening uitbreiden die in het kader van ruimtelijke inpassing wordt teruggebracht of;
   iv. extra ruimtelijke kwaliteit toevoegen aan maatregelen die het hoogheemraadschap neemt op grond van vergunningvoorschriften;

   Elke meekoppelkans, inclusief de daaraan verbonden voorwaarden en afspraken, is omschreven in een bijlage bij deze overeenkomst;

d. bijlage: bijlage behorende bij deze overeenkomst, betreffende een specifiek daarin omschreven meekoppelkans;

e. ruimtelijke inpassing: in het kader van het project MMD terug te brengen bestaande (legaal aanwezige) voorzieningen;

f. opdrachtproject: meekoppelkans die wordt gerealiseerd door een uitvoeringsopdracht van de provincie aan het hoogheemraadschap;

g. subsidieproject: meekoppelkans die op basis van financiering door middel van een door de provincie te versterken subsidie wordt uitgevoerd door het hoogheemraadschap.

Artikel 2 Doel overeenkomst

Het doel van deze overeenkomst is afspraken vast te leggen over de realisatie van meekoppelkansen gelijktijdig met de uitvoering van het project MMD ('werk met werk maken') en de financiering, eigendom en het beheer en onderhoud daarvan.

Artikel 3 Reikwijdte overeenkomst
Deze overeenkomst geldt voor de meekoppelkansen die zijn beschreven in de bij deze overeenkomst behorende bijlagen, waarin tevens specifieke afspraken per meekoppelkans zijn weergegeven. Partijen kunnen na overeenstemming met addenda meekoppelkansen aan deze overeenkomst toevoegen. Dit geldt zowel voor meekoppelkansen die betrekking hebben op modules die versterkt worden op grond van het Projectplan Versterking Markermeerdijken als voor meekoppelkansen die betrekking hebben op andere nog te versterken delen van de Markermeerdijken.

Artikel 4 Uitgangspunten realisatie en financiering meekoppelkans
1. Het hoogheemraadschap is als waterkeringbeheerder opdrachtgever voor het project MMD.
2. Het hoogheemraadschap neemt de realisatie van een meekoppelkans mee bij de realisatie van het project MMD onder de voorwaarden en afspraken zoals vermeld in deze overeenkomst en de bijlagen.
3. De provincie financiert de extra kosten die het hoogheemraadschap maakt ten behoeve van de realisatie van een meekoppelkans conform de financiële afspraken zoals vermeld artikel 6, artikel 7 en in de bijlage.
4. Partijen hanteren het uitgangspunt dat de uitvoering van een meekoppelkans de dijkversterking niet mag belemmeren of onredelijk vertragen, waardoor de planning van het moment 'dijk veilig' vanwege de meekoppelkans negatief wordt beïnvloed.
5. De beoordeling van de vraag of de realisatie van de dijkversterking wordt belemmerd of onredelijk wordt vertraagd, is aan het hoogheemraadschap in afstemming met het Programmabureau HWBP (uitvoerende partij subsidieregeling) en de provincie.
6. Het hoogheemraadschap kan met toepassing van lid 4 en 5, na overleg met de provincie, afzien van de uitvoering van een meekoppelkans. Reeds gemaakte (voorbereiding)kosten worden in dat geval verdeeld zoals aangegeven in de bijlage.
7. Voor het project MMD dienen meerdere projectplannen/projectbesluiten te worden vastgesteld door het waterschapsbestuur en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Ook dienen voor het project MMD en de meekoppelkansen verschillende uitvoeringsbesluiten (waaronder vergunningen) te worden vastgesteld. Partijen onderkennen dat hieraan (proces)risico's verbonden zijn die ertoe kunnen leiden dat het project MMD en/of een meekoppelkans niet of geheel gerealiseerd kan worden of op een andere wijze dan aanvankelijk voorzien moet worden gerealiseerd. Het hoogheemraadschap kan vooronder de genoemde omstandigheden in dit lid, na overleg met de provincie, af zien van de uitvoering van een meekoppelkans. Reeds gemaakte (voorbereiding)kosten worden in dat geval verdeeld zoals aangegeven in de bijlage.

Artikel 5 Realisatie meekoppelkans
1. Het hoogheemraadschap treedt op als opdrachtgever voor voorbereiding en uitvoering van de meekoppelkans en is daarmee verantwoordelijk voor de realisatie daarvan.
2. Uitsluitend indien dit in de bijlage is aangegeven, heeft de provincie de mogelijkheid de meekoppelkans te laten vervallen als aan de volgende voorwaarden is voldaan.
   a. De voorbereiding van de daadwerkelijke realisatie van de meekoppelkans is nog niet gestart en;
   b. het vervallen van de meekoppelkans heeft geen gevolgen voor het ontwerp, de uitvoering en de planning van het project MMD.

   Of is voldaan aan deze voorwaarden is ter beoordeling van het hoogheemraadschap.
3. Indien de provincie een meekoppelkans wenst te laten vervallen, wordt hiertoe een gemotiveerd schriftelijk verzoek gedaan aan het hoogheemraadschap. Alvorens het verzoek bij

het hoogheemraadschap wordt ingediend, treedt de provincie hierover in overleg. Partijen maken, indien noodzakelijk, nadere afspraken over de beëindiging van de meekoppelkans.
4. Indien op grond van lid 2 en 3 een meekoppelkans komt te vervallen vergoedt de provincie de reeds door het hoogheemraadschap daadwerkelijk gemaakte kosten.

Artikel 6 financiering en betaling van opdrachtprojecten
1. De provincie draagt de engineeringskosten, bouwkosten en overige bijkomende kosten, overeenkomstig de bedragen zoals vermeld in de bijlage, voor de in bijlage als opdrachtproject genoemde meekoppelkansen. De provincie vergoedt eveneens reeds voorafgaand aan de ondertekening van deze overeenkomst gemaakte kosten voor meekoppelkansen aan het hoogheemraadschap.
2. De in lid 1 bedoelde bedragen worden geïndexeerd op het moment van facturatie ten opzichte van de peildatum van de (SSK-)raming. In de bijlage is aangegeven op welke onderdelen van de raming indexatie wordt toegepast en welk prijsindexcijfer hiervoor geldt.
3. Indien de provincie op grond van het bepaalde in artikel 4 opdracht heeft verleend, kunnen facturen voor ontwerp- of andere kosten vanaf de dag van ondertekening van deze overeenkomst bij de provincie worden ingediend.
4. Bij financiering is BTW inbegrepen.
5. De provincie geeft in de bijlage per meekoppelkans duidelijkheid over het van toepassing zijn van het BTW-compensatiefonds.
6. Engineeringkosten die voor 1 juni 2019 gemaakt zijn, worden door partijen gedragen overeenkomstig de in de bijlage opgenomen kostenverdeling.
7. De in de bijlagen genoemde bedragen betreffen (na indexatie) een lumpsumbedrag (vaste bijdrage) voor de voorbereiding en realisatie van de betreffende meekoppelkans, tenzij in de bijlage anders is aangegeven.
8. De provincie betaalt de in dit artikel bedoelde bedragen uiterlijk op de in de bijlage genoemde datum aan het hoogheemraadschap. Het hoogheemraadschap stuurt de provincie daartoe een factuur, waarop de omzetbelasting separaat is aangeduid en die verder ook voldoet aan de wettelijk daaraan gestelde eisen.
9. Alle in deze overeenkomst en bijlagen genoemde bedragen zijn inclusief verschuldigde omzetbelasting tenzij anders vermeld.
10. Na de realisatie van een meekoppelkans ontvangt de provincie van het hoogheemraadschap een financiële verantwoordingsrapportage voor de provinciale accountant.

Artikel 7 Subsidieprojecten
1. Het hoogheemraadschap dient voor de in de bijlage als subsidieproject genoemde meekoppelkansen een subsidieaanvraag in bij Gedeputeerde Staten.
2. De in het eerste lid bedoelde subsidieaanvraag heeft als uitgangspunt de volledige vergoeding van de in artikel 6 genoemde kosten op basis van de in artikel 6 omschreven voorwaarden.
3. Indien financiering plaats vindt door middel van een door Gedeputeerde Staten te verstrekken subsidie als bedoeld in dit artikel, zijn de bepalingen uit de subsidiebeschikking leidend voor vergoeding en betaling van gemaakte kosten.
4. Indien de aangevraagde subsidie niet of niet volledig verstrekt wordt, kan het hoogheemraadschap afzien van de uitvoering van één of meer meekoppelkans of -kansen. Artikel 4, lid 7 is daarbij van toepassing.

Artikel 8 Risicoverdeling
1. Indien er voor de financiering door de provincie sprake is van een lumpsumbedrag zoals bedoeld in artikel 6, lid 7, komt het resterende financiële risico voor rekening van het hoogheemraadschap wanneer de overeengekomen bedragen als bedoeld in artikel 6 niet toereikend blijken voor de realisatie van de meekoppelkans.
2. Wanneer zich onvoorziene omstandigheden buiten de invloedssfeer van het hoogheemraadschap voordoen, die redelijkerwijs niet voor rekening en risico van het

hoogheemraadschap behoren te blijven, treden partijen met elkaar in overleg om hier een nadere regeling over te treffen.

3. Van onvoorziene omstandigheden in de zin van lid 2 van dit artikel is in ieder geval sprake bij:
   a. wijzigingen in wet- en regelgeving voor zover niet voorzienbaar ten tijde van het aangaan van deze overeenkomst;
   b. marktomstandigheden met extreme kosten- en/of prijsontwikkelingen tot gevolg voor zover niet voorzienbaar ten tijde van het aangaan van deze overeenkomst.

Artikel 9 Beheer, onderhoud en aansprakelijkheid

1. De provincie is verantwoordelijkheid voor beheer en onderhoud van de in het kader van een meekoppelkans gerealiseerde objecten, tenzij in de bijlage afwijkende afspraken zijn vastgelegd.
2. Indien de provincie het beheer en onderhoud wil opdragen of overdragen aan een derde maakt de provincie hierover zelf afspraken met deze partij. Voor zover het object of het beheer en onderhoud daarvan raakvlakken heeft de taakuitoefening door het hoogheemraadschap behoeven deze afspraken van de provincie met de derde partij voorafgaande instemming van het hoogheemraadschap. Zonder instemming blijft de provincie voor het hoogheemraadschap aanspreekpunt en verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud.
3. De objecten die in het kader van een meekoppelkans zijn gerealiseerd, worden uiterlijk op het moment van oplevering van de door het hoogheemraadschap opgedragen dijkversterking opgeleverd aan de provincie door middel van een gezamenlijke opname. Vanaf het moment van oplevering is de provincie belast met het beheer en onderhoud van de objecten en komen de kosten daarvan voor rekening en risico van de provincie.
4. De provincie vrijwaart het hoogheemraadschap voor alle aansprakelijkheid, schades (hoe ook genaamd en ongeacht de oorzaak, aard en omvang) en claims die het gevolg zijn van de aanwezigheid van de meekoppelkans en het gebruik van een meekoppelkans door derden. De vrijwaring geldt ook voor aansprakelijkheid en schades die het gevolg zijn van niet of niet tijdig uitgevoerd beheer en onderhoud en/of eventuele herstelwerkzaamheden aan de meekoppelkans, met uitzondering van aansprakelijkheid en schade die het gevolg is van verzakking aan het dijklichaam wegens nalatigheid aan de zijde van het hoogheemraadschap. Indien het beheer en onderhoud door de provincie wordt opgedragen of overgedragen aan een derde blijft de vrijwaring van toepassing.

Artikel 10 Eigendom

1. Voor zover een meekoppelkans bestaat uit een op eigendommen van het hoogheemraadschap te realiseren verharding, vestigen partijen binnen twee jaar na de oplevering daarvan ten behoeve van de provincie een zakelijk recht van opstal, zodat wordt voorkomen dat de eigendom door natrekking bij het hoogheemraadschap komt. Het hoogheemraadschap verstrekt bij de oplevering aan de provincie hiertoe het benodigde kaartmateriaal.
2. Voor overige objecten die in het kader van de meekoppelkans worden aangelegd wordt uitsluitend een zakelijk recht of kwalitatieve verplichting gevestigd indien dit in de bijlage is aangegeven of nader wordt overeengekomen
3. De kosten voor het vestigen van een zakelijk recht of kwalitatieve verplichting komen voor rekening van de provincie. Deze kosten vallen buiten de financiële afspraken in en op grond van artikel 6 en 7 van deze overeenkomst.
4. Voor zover noodzakelijk wordt de realisatie van een meekoppelkans op of langs de primaire waterkering geregeld via het verlenen van een watervergunning. De provincie verleent volmacht en machtiging aan het hoogheemraadschap om eventueel noodzakelijke (water)vergunningen namens de provincie aan te vragen of te laten aanvragen.

Artikel 11 Communicatie

1. Partijen wijzen een eigen (ambtelijke) contactpersoon aan die hen vertegenwoordigt. Indien één van de partijen daartoe aanleiding ziet, komen de contactpersonen bij elkaar om overleg te voeren over de uitvoeringsaspecten van deze overeenkomst, de realisatie van het project MMD en de meekoppelkansen. Indien de contactpersonen constateren dat bestuurlijk overleg nodig is, organiseert het hoogheemraadschap dit.
2. Bij noodzakelijke of gewenste contacten met de media kunnen partijen ieder voor zich het woord voeren over hun eigen rol en verantwoordelijkheid, met dien verstande dat zij deze contacten met de media zoveel als redelijkerwijs mogelijk van tevoren afstemmen met de andere partij.

Artikel 12 Ontbindende voorwaarden

1. Deze overeenkomst kan geheel of gedeeltelijk (bijvoorbeeld voor een bepaalde meekoppelkans) worden ontbonden indien een of meer benodigde besluiten (projectplan, projectbesluit, vergunningen etc.) voor het project MMD of de meekoppelkans(en) vanwege een uitspraak van de bestuursrechter niet onherroepelijk kunnen worden.
2. Voordat tot ontbinding wordt overgegaan bezien partijen in overleg of gedeeltelijk tot uitvoering de meekoppelkansen kan worden overgegaan, al dan niet met aanpassing van de afspraken in deze overeenkomst dan wel de bij deze overeenkomst behorende bijlagen.

Artikel 13 Verrekening kosten bij ontbinding

Indien sprake is van gehele of gedeeltelijke ontbinding van deze overeenkomst betaalt het hoogheemraadschap de reeds door de provincie betaalde bedragen terug, met uitzondering van de reeds tot dat moment gemaakte kosten. Indien de ontbinding plaatsvindt voordat de reeds gemaakte kosten zijn betaald, betaalt de provincie alsnog de reeds gemaakte kosten. Deze betaling geschiedt binnen een maand nadat het hoogheemraadschap een overzicht van deze kosten en een factuur heeft toegezonden.

Artikel 14 Geschillenregeling

1. Op deze bvestuursovereenkomst is Nederlands recht van toepassing.
2. Een geschil is aanwezig indien een van de partijen dit schriftelijk en gemotiveerd aan de overige partijen meedeelt.
3. Eventuele geschillen worden zoveel mogelijk eerst in onderling overleg tot een oplossing gebracht. Indien een geschil niet binnen twee maanden nadat het is ontstaan in onderling overleg tot een oplossing is gebracht, zijn partijen gerechtigd na schriftelijke aankondiging dit aan de bevoegde rechter van de rechtbank Noord-Holland voor te leggen.
4. Bij verschil van inzicht over kwesties die samenhangen met de realisatie van de meekoppelkansen handelen partijen volgens onderstaande prioriteitstelling bij het oplossen en overbruggen van de verschillen.
    a. Het borgen van de intrinsieke veiligheid van de te realiseren waterkering;
    b. Het borgen van de meekoppelkansen die in onlosmakelijk verband staan met de dijkversterking;
    c. Het realiseren van natuurontwikkelingsdoelen;
    d. Het realiseren van de overige recreatieve waarden.

Artikel 15 Slotbepalingen

1. Deze overeenkomst treedt in werking indien en zodra deze door alle partijen is ondertekend en eindigt wanneer het project MMD, inclusief de overeengekomen meekoppelkansen, is opgeleverd en de administratieve en financiële afwikkeling naar aanleiding van deze overeenkomst heeft plaatsgehad dan wel indien partijen hiertoe gezamenlijk hebben besloten.
2. Partijen zullen geheimhouding betrachten met betrekking tot de in deze overeenkomst genoemde bedragen en de achterliggende financiële gegevens die ter voorbereiding van deze overeenkomst over en weer zijn uitgewisseld, tenminste tot het moment dat hoogheemraadschap voor de realisatie van de meekoppelkans een opdrachtnemer heeft gecontracteerd.

3. Rechtsgevolgen welke voortvloeien uit deze overeenkomst en die naar hun aard geacht worden door te werken of eventueel ontstaan na beëindiging van deze overeenkomst, worden afgehandeld overeenkomstig het bepaalde in deze overeenkomst.
4. Deze overeenkomst kan worden aangehaald als Overeenkomst meekoppelkansen dijkversterking Markermeerdijken.

Artikel 16 Bijlagen

1. De volgende bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van deze overeenkomst:
   A. Dijkplaatsen;
   b. Fiets- en wandelverbinding;
   c. Ringslangverblijven.
2. Bijlagen die op grond van artikel 3 van deze overeenkomst na ondertekening van deze overeenkomst door partijen worden toegevoegd worden door partijen ondertekend en maken vanaf dat moment onlosmakelijk onderdeel uit van deze overeenkomst.
3. Indien bepalingen uit deze overeenkomst strijdig zijn met hetgeen in de bijlagen is vermeld gaan de bepalingen uit deze overeenkomst voor.

Plaats:	Plaats:
Datum:	Datum:
Namens het hoogheemraadschap:	Namens de provincie:
R. Veenman, Hoogheemraad	C. Loggen, Gedeputeerde

Eindconcept. Bijlage A bij Overeenkomst meekoppelkansen Dijkversterking Markermeerdijken

DIJKPLAATSEN

Omschrijving meekoppelkans:
Het toevoegen van de door de provincie gewenste extra ruimtelijke kwaliteit (ten opzichte van hieronder genoemd vergunningvoorschrift) aan 5 dijkplaatsen.

Doel meekoppelkans:
Het voldoen aan de wens van de provincie om de dijkplaatsen extra ruimtelijk kwaliteit te geven.

Locatie:
Zie omgevingsvergunning: kaart 1 bij vergunningsvoorschriften betreffende het slopen, verstoren, verplaatsen of wijzigen van een provinciaal monument.

Paragraaf Omgevingsvergunning:
Paragraaf E1, vergunningvoorschrift 4.
"In module 6 dient één, in module 7 drie en in module 15 dient één "dijkplaats(-en)" gerealiseerd te worden, zie kaart 1 (zie onderaan dit besluit). De dijkplaatsen vertellen het verhaal van de geschiedenis, de natuur en het ruimtelijke programma op deze bijzondere plekken. Het zijn nadrukkelijke architectonische elementen, typisch voor deze dijk, de stedelijk-landschappelijke context en de tijd waarin deze dijkversterking tot stand komt. Ze faciliteren de beleving van het landschap en de historie van de dijk zo sterk en comfortabel mogelijk. De ontwikkeling hiervan dient in nadrukkelijke samenwerking met de provincie tot stand te komen."

Specifieke afspraken meekoppelkans	
Onderwerp/artikelnummer	*Afspraak*
Wijze van financiering meekoppelkans Artikel 6 of artikel 7	De financiering van de meekoppelkans vindt plaats op basis van opdrachtprojecten. (Artikel 6)
Vergoeding kosten meekoppelkans Artikel 6 of artikel 7	Voor de totale kosten voortkomend uit de engineering en realisatie van de dijkplaatsen is de volgende kostenverdeling afgesproken: • HHNK stelt een bedrag van € 2.250.000 ter beschikking (waarvan € 1.250.000 ten laste komt van de Alliantie Markermeerdijken en maximaal € 1.000.000 ten laste komt van HHNK indien het gezamenlijk budget de € 2.500.000 overstijgt); • de provincie stelt een budget van € 1.250.000 ter beschikking. Indien de kosten hoger worden dan het in totaal door partijen beschikbaar gestelde bedrag van € 3.500.000 komen deze volledig voor rekening van de provincie. Het hoogheemraadschap stelt de provincie tijdig op de hoogte van een te voorziene budgetoverschrijding.
Indexering Artikel 6, lid 2	Indexering van de door partijen beschikbaar gestelde bedragen vindt plaats met het prijsindexcijfer: CBS-gegevens 4291 Waterbouwkundige werken.
Betalingsdatum Artikel 6, lid 8	De provincie betaalt de overeengekomen kostenvergoeding voor deze meekoppelkans: 25% van de genoemde bedragen uiterlijk 31 december 2020; 75% van de genoemde bedragen in het jaar van de start van de uitvoering van de meekoppelkans;

	Eventuele aanvullende kosten/overschrijding binnen 6 maanden na oplevering aan de provincie van de betreffende meekoppelkans.
BTW compensatiefonds Artikel 6, lid 5	Btw-compensatie is vooralsnog wel van toepassing.
Lumpsum of werkelijk gemaakte kosten Artikel 6, lid 7	De genoemde bedragen in deze bijlage zijn op basis van een lumpsum/vaste som. Indien de kosten hoger worden dan het in totaal door partijen beschikbaar gestelde bedrag van € 3.500.000 komen deze volledig voor rekening van de provincie. Het hoogheemraadschap stelt de provincie tijdig op de hoogte van een te voorziene budgetoverschrijding.
Planning Meekoppelkans	Het moment van oplevering van de meekoppelkans wordt verwacht op: 1 juli 2025. Dit moment is gebaseerd op de 5.0 planning d.d. 20 november 2019 Indien een uitloop van de bovenstaande genoemde momenten van meer dan 6 maanden plaatsvindt wordt dit kenbaar gemaakt aan de provincie.
Beheer en onderhoud Artikel 9, lid 1	De provincie is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de objecten die de dijkplaatsen 'vormen' vanaf het moment van oplevering van de meekoppelkans. Aangezien deze objecten van invloed kunnen zijn op de waterveiligheid, stelt de afdeling Waterveiligheid en Wegen van het hoogheemraadschap de provincie op de hoogte van specifieke eisen aan waar het beheer en onderhoud aan moet voldoen dan wel waar rekening mee moet worden gehouden.
Eigendom Artikel 10	Binnen twee jaar na de oplevering aan de provincie wordt een zakelijk recht of een kwalitatieve verplichting gevestigd. Partijen bekijken in overleg welke onderdelen van de dijkplaatsen hiervoor in aanmerking komen en in welke vorm dit geregeld wordt.
Kostenverdeling bij vervallen meekoppelkans Artikel 4 of 5	Bij vervallen van de meekoppelkans op grond van artikel 4, geldt de volgende kostenverdeling van reeds gemaakte (voorbereidings)kosten. • 50% van de reeds gemaakte (voorbereidings)kosten komen voor rekening van provincie. • De overige 50% van de reeds gemaakte (voorbereidings)kosten komen voor rekening het hoogheemraadschap (ten laste van de Alliantie Markermeerdijken), tot een maximum van € 1.250.000. Minus de reservering van het basisontwerp van de dijkplaatsen zoals opgenomen in het projectplan Waterwet. Onderstaande is aanvullend op artikel 4 van toepassing: De meekoppelkans vervalt als een maand voor de start van de uitvoering (UO aanleg) voor een dijkplaats-locatie benodigde vergunningen (natuur, ecologie en cultuurhistorie etc.) niet onherroepelijk zijn. Op dat moment wordt er teruggevallen op een basisontwerp passend binnen het PPW en reeds beschikbare vergunningen.
Mogelijkheid laten vervallen meekoppelkans Artikel 5, lid 2	De meekoppelkans kan **wel** vervallen o.g.v. artikel 5, lid 2 van de overeenkomst.

Overige afspraken	• De provincie draagt zorg voor het aanvragen en verkrijgen van de voor de dijkplaatsen benodigde vergunningen. Met uitzondering van de eventueel noodzakelijke wijziging van het projectplan Waterwet. • Schades ten gevolge van onder andere een hoogwatersituatie, ijsgang en soortgelijk natuurgeweld komen voor rekening van de provincie. • Schades ten gevolge van zettingen of klink binnen een termijn van 5 jaar na oplevering komen ten lasten van hoogheemraadschap. • Schades ten gevolge van bodemdaling komen ten laste van de provincie.

Eindconcept. Bijlage B bij Overeenkomst meekoppelkansen Dijkversterking Markermeerdijken

FIETS- en WANDELVERBINDING

Omschrijving meekoppelkans:
Het aanbrengen van een doorlopende fiets- en wandelverbinding over en langs het te versterken dijktraject van de Markermeerdijken.

Doel meekoppelkans:
Versterken van de ruimtelijke kwaliteit door meer beleving van het gebied mogelijk te maken met de fiets- en wandelverbinding van Hoorn naar Amsterdam.

Locatie:
Doorlopende fiets- en wandelverbinding van Hoorn naar Amsterdam, kaart 28 van Bijlageboek 11.19 t/m 11.35

Paragraaf PPW:
4.3.16, Tabel 6
Bijlagenboek 11.1

Van toepassing zijnde documenten:
- Mail 17 oktober 2019, 10:44 uur, toelichting raming FWV
- Kostennota meekoppelkans fiets- wandelverbinding: AMMD-008213 d.d. 27-09-19
- SSK-model: AMMD-008213 d.d. 17-10-19

Specifieke afspraken meekoppelkans

Onderwerp/artikelnummer	*Afspraken*
Wijze van financiering meekoppelkans Artikel 6 of artikel 7	De financiering van de meekoppelkans vindt plaats op basis van opdrachtprojecten. (Artikel 6)
Vergoeding kosten meekoppelkans Artikel 6 of artikel 7	I. De gemaakte engineeringskosten tot juni 2019 worden door provincie aan het hoogheemraadschap vergoed. Het volgende bedrag is hiervoor overeengekomen: €530.045,- (excl. BTW). II. De kosten (na juni 2019) voor de meekoppelkans fiets- en wandelverbinding (excl. Module 12) ter waarde van €10.687.036,- excl. BTW (€12.931.313,- incl. BTW). Voorlopig overeengekomen. Deze komen ten laste van de provincie.
Indexering Artikel 6, lid 2	Indexering van de door partijen beschikbaar gestelde bedragen vindt plaats met het prijsindexcijfer: CBS-gegevens 4291 Waterbouwkundige werken. Datum raming ten opzichte waarvan indexatie plaatsvindt: 17 oktober 2019 met prijspeil 01/07/2019
Betalingsdatum Artikel 6, lid 8	De provincie betaalt de overeengekomen kostenvergoeding voor deze meekoppelkans: 100% van de voorbereidingskosten (I) gemaakt tot 1 juni 2019 uiterlijk 31 december 2020; 25% van de genoemde bedragen (II) uiterlijk 31 december 2020; 75% van de genoemde bedragen (II) in het jaar van de start van de uitvoering van de meekoppelkans; Eventuele aanvullende kosten/overschrijding binnen 6 maanden na oplevering aan de provincie van de betreffende meekoppelkans.
BTW compensatiefonds Artikel 6, lid 5	Btw-compensatie is vooralsnog wel van toepassing

Lumpsum of werkelijk gemaakte kosten Artikel 6, lid 7	De genoemde bedragen in deze bijlagen zijn op basis van een lumpsum/vaste som. Echter indien de genoemde bedragen niet toereikend zijn en een overschrijding plaatsvindt worden de werkelijke gemaakte kosten vergoed. Melding hierover aan de provincie dient pas plaats te vinden indien de overschrijding 5% bedraagt van de bij de 'vergoeding kosten meekoppelkansen' genoemde bedragen.
Planning Meekoppelkans	De moment van oplevering van de meekoppelkans wordt verwacht op: 1 december 2025. Dit moment is gebaseerd op de 5.0 planning d.d. 20 november 2019. Indien een uitloop van de bovenstaande genoemde momenten van meer dan 6 maanden plaatsvindt wordt dit kenbaar gemaakt aan de provincie.
Beheer en onderhoud Artikel 9, lid 1	Conform overeenkomst, artikel 9, lid 1
Eigendom Artikel 10	Conform overeenkomst, artikel 10, lid 1
Kostenverdeling bij vervallen meekoppelkans Artikel 4 of 5	Bij vervallen van de meekoppelkans op grond van artikel 4 en 5, geldt de volgende kostenverdeling van reeds gemaakte (voorbereidings)kosten. • Vervallen als gevolg van niet vergunbaar zijn van de meekoppelkans of het niet onherroepelijk worden van het projectplan/projectbesluit of daarvoor benodigde uitvoeringsbesluiten, belemmering of vertraging van het project MMD of andere omstandigheden niet te wijten aan het hoogheemraadschap: reeds gemaakte kosten voor de meekoppelkans komen voor rekening van de provincie. • Vervallen als gevolg van andere omstandigheden te wijten aan het hoogheemraadschap: kosten komen voor rekening van het hoogheemraadschap.
Mogelijkheid laten vervallen meekoppelkans Artikel 5, lid 2	De meekoppelkans kan **niet** vervallen o.g.v. artikel 5, lid 2 van de overeenkomst.
Overige afspraken	• Schades ten gevolge van onder andere een hoogwatersituatie, ijsgang en soortgelijk natuurgeweld komen voor rekening van de provincie. • Schades ten gevolge van zettingen of klink binnen een termijn van 5 jaar na opleverring komen voor rekening van hoogheemraadschap • Schades ten gevolge van bodemdaling komen ten lasten van de provincie.

Eindconcept. Bijlage C bij Overeenkomst meekoppelkansen Dijkversterking Markermeerdijken

RINGSLANGVERBLIJVEN

Omschrijving meekoppelkans: Aanbrengen van een viertal (aanvullende) ringslangverblijven. *Doel meekoppelkans:* Faciliteren van habitats voor ringslangen. *Locatie:* Nader te bepalen *Paragraaf PPW*: Bijlagenboek 8.3 AMMD-002436	
Specifieke afspraken meekoppelkans	
Onderwerp/artikelnummer	*Afspraken*
Wijze van financiering meekoppelkans Artikel 6 of artikel 7	De financiering van de meekoppelkans vindt plaats op basis van opdrachtprojecten. (Artikel 6)
Vergoeding kosten meekoppelkans Artikel 6 of artikel 7	De provincie betaalt de kosten voor de vier ringslangverblijven, geraamd (offerte d.d. 3 december 2019) op €70.000, exclusief BTW (per verblijf €17.500 exclusief BTW).
Indexering Artikel 6, lid 2	Indexering van de door partijen beschikbaar gestelde bedragen vindt plaats met het prijsindexcijfer: CBS-gegevens 4291 Waterbouwkundige werken. Datum raming ten opzichte waarvan indexatie plaatsvindt: Mail van 3 december 2019
Betalingsdatum Artikel 6, lid 8	De provincie betaalt de overeengekomen kostenvergoeding: 100% van de genoemde bedragen in het jaar van de start van de uitvoering van de meekoppelkans. Eventuele aanvullende kosten/overschrijding binnen 6 maanden na oplevering aan de provincie van de betreffende meekoppelkans.
BTW compensatiefonds Artikel 6, lid 5	Btw-compensatie is vooralsnog wel van toepassing
Lumpsum of werkelijk gemaakte kosten Artikel 6, lid 6	De genoemde bedragen in deze bijlagen zijn op basis van een lumpsum/vaste som. Echter indien de genoemde bedragen niet toereikend zijn en een overschrijding plaatsvindt worden de werkelijke gemaakte kosten vergoed. Melding hierover aan de provincie dient pas plaats te vinden indien de overschrijding 20% bedraagt van de bij de 'vergoeding kosten meekoppelkansen' genoemde bedragen.
Planning Meekoppelkans	De moment van oplevering van de meekoppelkans wordt verwacht op: 1 december 2025. Dit moment is gebaseerd op de 5.0 planning d.d. 20 november 2019. Indien een uitloop van de bovenstaande genoemde momenten van meer dan 6 maanden plaatsvindt dient dit

	kenbaar gemaakt te worden aan de initiatiefnemer, in deze de provincie.
Beheer en onderhoud Artikel 9, lid 1	Conform overeenkomst, artikel 9, lid 1.
Eigendom Artikel 10	Geen recht van opstal.
Kostenverdeling bij vervallen meekoppelkans Artikel 4of 5	Bij vervallen van de meekoppelkans op grond van artikel 4, lid 4 en 5, geldt de volgende kostenverdeling van reeds gemaakte (voorbereidings)kosten. • Vervallen als gevolg van niet vergunbaar zijn van de meekoppelkans of het niet onherroepelijk worden van het projectplan/projectbesluit of daarvoor benodigde uitvoeringsbesluiten, belemmering of onredelijke vertraging van het project MMD of andere omstandigheden niet te wijten aan het hoogheemraadschap: reeds gemaakte kosten voor de meekoppelkans komen voor rekening van de provincie. • Vervallen als gevolg van andere omstandigheden te wijten aan het hoogheemraadschap: kosten komen voor rekening van het hoogheemraadschap.
Mogelijkheid laten vervallen meekoppelkans Artikel 5, lid 2	De meekoppelkans kan **niet** vervallen o.g.v. artikel 5, lid 2 van de overeenkomst.
Overige afspraken	N.v.t.

Overeenkomst betreffende financiële bijdrage Ecologische maatregelen Markermeer

Partijen

De minister van Infrastructuur en Waterstaat, handelend in de hoedanigheid van bestuursorgaan en als rechtsgeldige vertegenwoordiger van de STAAT DER NEDERLANDEN, gezeteld in 's Gravenhage, namens deze Rijkswaterstaat Midden- Nederland in deze zaak rechtsgeldig vertegenwoordigd door de Directeur Bedrijfsvoering, mevrouw drs. M. Bosscher, hierna te noemen Rijkswaterstaat,

en

De publiekrechtelijk rechtspersoon Provincie Noord-Holland, gezeteld in Haarlem, in deze zaak op grond van besluit mandaat, volmacht en machtiging Commissaris van de Koning Noord-Holland rechtsgeldig vertegenwoordigd door de Directeur Beleid, de heer H.J. Schartman, hierna te noemen Provincie,

Overwegende dat:

1. In het kader van het Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) in de stuurgroep Markermeer-IJmeer van 28 september 2017 is besloten, op basis van een verkenning van Rijkswaterstaat in opdracht van het ministerie van I&M, om het budget van € 9 miljoen van het project Ecologische Maatregelen Markermeer (EMM) in te zetten in twee deelgebieden: de Noord-Hollandse Markermeerkust (€ 3 miljoen) en de Houtribdijk/Trintelzand (€ 6 miljoen);
2. Deze projecten bij succesvolle realisatie een bijdrage leveren aan de Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) doelstellingen, zoals die in RRAAM zijn vastgelegd;
3. De Provincie voor het project Noord-Hollandse Markermeerkust een bedrag van €1,5mln beschikbaar stelt;
4. In de Stuurgroep Markermeer-IJmeer is afgesproken dat Rijkswaterstaat de resterende €1,24mln (exclusief BTW) als taakstellend budget voor het project Noord-Hollandse Markermeerkust beschikbaar stelt;

Komen het volgende overeen:

Artikel 1

Met deze overeenkomst beogen partijen afspraken vast te leggen over de uitvoering door de Provincie en de financiële bijdrage van Rijkswaterstaat aan het project Noord-Hollandse Markermeerkust.

De Provincie bereidt het project Noord-Hollandse Markermeerkust voor en voert het uit. Het project bestaat uit:

a. Planuitwerking
b. Deelproject Oosterkoog
c. Deelproject De Nes
d. Deelproject IJdoorn

Voor onderdeel a. wordt 5 tot maximaal 10% van het beschikbare budget gereserveerd.
Onderdeel a. bestaat uit het maken van de ontwerpen en het aanvragen van de benodigde vergunningen voor de drie deelprojecten inclusief het uitvoeren van alle onderzoeken voor deze vergunningen. De onderdelen b t/m d bestaan uit het herinrichten van buitendijkse gebieden tot vispaai en –opgroeigebied en vogelfoerageergebied, en de aanleg van vispassages.

Artikel 2

De Provincie zal de deelprojecten voorbereiden samen met de betrokken partijen in het gebied. Rijkswaterstaat zal tijdens de voorbereiding meedenken en mede besluiten over de te nemen maatregelen in respectievelijk de ambtelijke begeleidingsgroep en de stuurgroep Markermeer-IJmeer (AMIJ/SMIJ), of de opvolgers van deze gremia. Alvorens tot uitvoering over te gaan legt de Provincie de ontwerpen en plannen die uitvoeringsgereed zijn voor aan Rijkswaterstaat om akkoord te krijgen op de uitvoering. Naar verwachting worden de plannen voor akkoord aangeboden in juli 2020.
De planning voor oplevering van de deelprojecten is:

Oosterkoog	2021
IJdoorn	2021-2022
De Nes	2022-2023

In overleg met de AMIJ/SMIJ kan in deze planning geschoven worden, en kunnen projecten worden gewisseld of vervangen door een ander gebied.

Artikel 3

1. Rijkswaterstaat draagt (taakstellend) maximaal €1.239.669,- bij aan het project (zijnde maximaal 50% van de werkelijke kosten, excl. BTW).
2. Hiervan is €150.000,- bedoeld voor de planuitwerking volgens artikel 1 onder a. Dit bedrag zal in 2019 als voorschot worden betaald. De werkzaamheden voor dit onderdeel kunnen gedurende de gehele looptijd van het project optreden. Bij afronding van de planuitwerking zal verrekening op basis van werkelijke kosten plaatsvinden. Eventuele overschotten van het voorschot zullen met de laatste termijn verrekend worden. In de AMIJ en SMIJ legt de Provincie verantwoording af over de besteding van dit bedrag.
3. Het resterende bedrag van €1.089.669,- zal in drie gelijke termijnen (elk €363.223,-) worden uitbetaald, bij oplevering van de verschillende deelprojecten. De Provincie dient per opgeleverd deelproject na oplevering door de aannemer aan de provincie een factuur in. Nadere informatie over hoe de factuur ingediend moet worden, zal te zijner tijd aan de Provincie worden meegedeeld.

4. Eigendom en beheer van de gebieden tijdens en na realisatie blijft bij de huidige beherende organisaties: Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten en Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (waterhuishoudkundige voorzieningen). De Provincie vrijwaart Rijkswaterstaat voor alle aanspraken en schades die door dit project veroorzaakt kunnen worden.
5. De krachtens deze Overeenkomst verschuldigde bedragen worden voor zover van toepassing verhoogd met de wettelijk verschuldigde omzetbelasting.

Artikel 4

Deze overeenkomst treedt in werking op de dag waarop beide partijen deze overeenkomst hebben ondertekend en eindigt als het laatste deelproject is opgeleverd en afgerekend, of als beide partijen gezamenlijk besluiten dat er geen vervolg aan deze overeenkomst zal worden gegeven. Dit besluit dient schriftelijk te worden vastgelegd en door Partijen ondertekend te worden.

Artikel 5

Rijkswaterstaat en Provincie treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen welke van dien aard zijn dat naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid niet verwacht kan worden dat het project ongewijzigd wordt uitgevoerd. Als het nodig is, worden de plannen zodanig aangepast en/of versoberd, dat geen van beide partijen met extra kosten boven de in artikel 3 vastgestelde bijdrage wordt geconfronteerd. De SMIJ is het gremium waarin de besluitvorming plaatsvindt.
De afspraken in deze overeenkomst worden opnieuw overwogen als de Provincie of Rijkswaterstaat deze schriftelijk ter discussie stelt. Wijzigingen van deze overeenkomst geschieden niet dan nadat daaromtrent tussen Partijen overeenstemming is bereikt. Wijzigingen dienen schriftelijk te worden vastgelegd en door Partijen te worden ondertekend.

Artikel 6

1. Op deze overeenkomst is het Nederlands recht van toepassing.
2. Een partij die meent dat een geschil bestaat, deelt dat schriftelijk aan de andere partij mee.
3. Partijen zullen, indien er sprake is van een geschil, trachten dit geschil bij te leggen door middel van (bestuurlijk) overleg vóórdat zij zich wenden tot de rechter, spoedeisende gevallen daargelaten.
4. Indien het onmogelijk is gebleken een geschil in goed overleg op te lossen, wordt het geschil voorgelegd aan de bevoegde rechter van de rechtbank Midden-Nederland.

Artikel 7

Bepalingen die naar hun aard, ook na het beëindigen van deze Overeenkomst, van kracht horen te blijven, waaronder in ieder geval de geschillenregeling, blijven ook na het eventueel beëindigen van deze Overeenkomst van kracht voor zolang als nodig is voor de afdoening.

Aldus overeengekomen en in tweevoud ondertekend

Op 19/12/2019 te Utrecht

De Staat der Nederlanden
De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
Namens deze,

Mw. drs. M. Bosscher

Op te Haarlem

Provincie Noord-Holland
Gedeputeerde Staten
Namens deze,

Dhr. H.J. Schartman

VOORSTEL

recreatieschap twiske-waterland

Adviescommissie **agendapunt 8**
Dagelijks bestuur
Algemeen bestuur 7 december 2017

Voorbereid door Marieke van Beugen (projectleider) en Henk Wijkhuisen (programmamanager)
Bijlagen -

WATERLAND ONDERWERP MARKERMEERDIJK

Het algemeen bestuur besluit

1. **Akkoord te gaan met het voorstel van de provincie Noord-Holland, waarbij de provincie alle investeringskosten incl. BTW voor haar rekening neemt en verder zorg draagt voor aansluiting van de toegezegde bijdrage van de voormalige Stadsregio Amsterdam en het Recreatieschap West-Friesland;**
2. **Akkoord te gaan met het voorstel van de provincie Noord-Holland om het aandeel van het Recreatieschap Twiske-Waterland (1,1 miljoen euro en na effectiviteit van besluitpunt 3 1,4 miljoen) in de investeringskosten aan te wenden voor beheer en (groot) onderhoud;**
3. **Een bedrag van € 297.000,- over te hevelen uit de algemene reserve naar de bestemmingsreserve Markermeerdijk; tevens de Hemmelandgelden (bestemmingsreserve "Amsterdam-Purmerend") in de bestemmingsreserve Markermeerdijk onder te brengen onder gelijktijdig opheffen van de bestemmingsreserve "Amsterdam-Purmerend";**
4. **Te onderzoeken hoe de financiering kan worden ingericht vanaf 2022 en daarover uiterlijk in 2020 een beslissing te nemen**

Onderbouwing besluit
Op 18 oktober 2017 is het Algemeen Bestuur van het recreatieschap Twiske-Waterland akkoord gegaan met de SOK (Samenwerkingsovereenkomst) op proces niveau en is de positieve intentie uitgesproken om beheer en onderhoud voor haar rekening te nemen voor de recreatiepaden op de Markermeerdijk.
Omdat nog niet helder was hoe beheer en onderhoud georganiseerd gaat worden in relatie tot de huidige verplichtingen van het HHNK voor de bestaande paden, kon nog geen definitief besluit worden genomen.

Inmiddels hebben gesprekken tussen de provincie Noord-Holland en HHNK een geheel nieuwe invalshoek opgeleverd, die voor het recreatieschap zeer gunstig uitpakt. De provincie Noord-Holland stelt hierin voor om alle investeringen voor het recreatief meekoppelen voor haar rekening te nemen voor het gehele traject waar meekoppelen mogelijk kan worden gemaakt. De provincie Noord-Holland zal in dit scenario de verdere afhandeling met de toezeggingen van het recreatieschap West-Friesland ($2^1/_2$ ton) en de Stadsregio Amsterdam (1,5 miljoen) voor haar rekening nemen. Dit geldt ook voor het lastige onderdeel van de BTW verrekening. Dit overigens op voorwaarde dat het recreatieschap de gereserveerde gelden voor de investeringen zal gebruiken voor beheer en onderhoud voor de komende tien jaar. Dit betekent overigens wel dat medio 2020 nader onderzocht moet worden hoe de financiering kan worden ingericht voor de periode na 2032. Uitgaande van de huidige exploitatie is naar schatting per jaar een bedrag nodig tussen de € 40.000,- en € 70.000,-. Dit wordt nader door RNH uitgezocht.

In 2013 heeft het Algemeen Bestuur besloten een bestemmingsreserve Markermeerdijk in te stellen (AB 2013/11), met de bedoeling jaarlijks (een deel) van het positieve saldo uit de jaarrekening in deze bestemmingsreserve te doteren. Deze reserve zou dan moeten groeien tot € 500.000,-. Er is echter vanaf 2015 geen geld aan deze bestemmingsreserve toegevoegd, waardoor deze momenteel € 203.346,- bedraagt. Voor het realiseren van de aanvankelijke doelstelling zou alsnog een bedrag ad € 297.000,- van de algemene reserve in deze bestemmingsreserve moeten worden gestort, waardoor voldoende basis is om te voldoen aan het jaarlijkse beheer en onderhoud.. De hoogte van de algemene reserve is toereikend (actuele stand algemene reserve: € 461.089,-), Het overige aandeel voor beheer en onderhoud wordt gevormd door de zgn. Hemmelandgelden (deel van provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam). Zowel de provincie als de gemeente Amsterdam zijn akkoord gegaan om deze

middelen in te zetten voor de Markermeerdijk. De resterende Hemmelandgelden bedragen € 954.901,-. Tezamen zou het bedrag uitkomen op ruim € 1,4 miljoen euro. De jaarlijkse beheer en onderhoudskosten (incl. groot onderhoud) zijn geraamd op € 140.000,-.

Bijdrage aan schapsdoelen

- Realisatie van aanvullende fiets- en wandelpaden en enige extra recreatievoorzieningen.

Financiële consequenties

- Doteren van € 297.000,- van de algemene reserve naar de bestemmingsreserve Markermeerdijk (aanvullen tot 5 ton)
- Inzet van resterende Hemmelandgelden ad € 954.901,-

Juridische consequenties

(Bindende) besluitvorming met de provincie Noord-Holland

Bestuurlijke achtergrond

Besluiten AB 2011/10, 2012/01, 2013/11, AB notulen 18-10-2017

Communicatie

Publiceren van dit voorstel op de website voor de AB-vergadering en het besluit na de AB-vergadering.

Externe betrokkenen

Provincie Noord-Holland

Akkoord programmamanager	Henk Wijkhuisen
In overleg met directeur RNH	Jos Gilliam

Verslag van de **openbare** vergadering van het **algemeen bestuur van Recreatieschap Twiske-Waterland**, gehouden op **7 december 2017** in het gemeentehuis van Landsmeer

Aanwezig

Mevrouw A.C. Nienhuis	- Gemeente Landsmeer	*(voorzitter)*
Mevrouw S. Groenewoud	- Gemeente Amsterdam	*(bestuurslid)*
Mevrouw A.J.M. van Beek	- Gemeente Beemster	*(bestuurslid)*
De heer J. Klinkhamer	- Gemeente Oostzaan	*(bestuurslid)*
Mevrouw E.S. Tijmstra	- Gemeente Purmerend	*(bestuurslid)*
Mevrouw G.J.M. Bekhuis	- Gemeente Waterland	*(bestuurslid)*
Mevrouw L. Vissers-Koopman	- Gemeente Zaanstad	*(bestuurslid)*
De heer J. Gilliam	- RNH	*(directeur)*
De heer H. Wijkhuisen	- RNH	*(programmamanager*
De heer J.W. Nieuwenhuis	- RNH	*(manager advies)*
Mevrouw K.J. Kok	- RNH	*(verslaglegging)*

Afwezig

De heer J. Schalkwijk	- Gemeente Wormerland	*(bestuurslid)*
De heer H. Schütt	- Gemeente Edam-Volendam	*(bestuurslid)*
De heer A. Tekin	- Provincie Noord-Holland	*(bestuurslid)*

1. OPENING

De voorzitter, mevrouw Nienhuis, komt later. De vicevoorzitter, mevrouw Groenewoud, opent om 10:00 uur de openbare vergadering. Zij heet de aanwezigen welkom. Afbericht is ontvangen van de heer Tekin en de heer Schalkwijk. De heer Schütt is ook afwezig. De agenda wordt vastgesteld.

2. CONCEPTVERSLAG OPENBARE VERGADERING ALGEMEEN BESTUUR 29 JUNI 2017

Het algemeen bestuur besluit het verslag ongewijzigd vast te stellen met dank aan de notulist.

CONCEPTVERSLAG EXTRA OPENBARE VERGADERING 18 OKTOBER 2017

Het algemeen bestuur besluit het verslag ongewijzigd vast te stellen met dank aan de notulist.

3. INGEKOMEN STUKKEN

Het algemeen bestuur besluit het overzicht van ingekomen stukken voor kennisgeving aan te nemen.

4. TWISKE EN LANDSCHAP WATERLAND NAJAARSNOTITIE 2017

Mevrouw Vissers-Koopman merkt op dat verschillende projecten niet zijn uitgevoerd in 2017 en zijn doorgeschoven naar 2018. Zij ziet graag een strakkere meerjarenraming.
De heer Wijkhuisen geeft aan dat een aantal projecten door verschillende oorzaken niet zijn uitgevoerd. Hij stelt voor de doorgeschoven projecten voor 2018 op een rij te zetten en toe te sturen aan de leden van het bestuur. Ook mevrouw Tijmstra en de voorzitter geven aan dat er behoefte is aan inzichtelijke meerjarenraming.
De heer Wijkhuisen geeft aan dat de meerjarenraming bij de bijgestelde begroting 2018 wordt meegenomen.

Het algemeen bestuur besluit de najaarsnotitie 2017 voor Het Twiske en Landschap Waterland vast te stellen onder de voorwaarde dat een inzichtelijke meerjarenplanning wordt meegenomen in de bijgestelde begroting 2018.

5. UITGANGSPUNTEN PROGRAMMA 2018-2019

Mevrouw Van Beek is van mening dat de ambities van het recreatieschap zo concreet mogelijk moeten worden gemaakt.

De heer Klinkhamer geeft aan dat de gemeente Oostzaan niet akkoord gaat met het indexeren van de participantenbijdrage voor 2019. De voorzitter meldt dat ook de gemeente Amsterdam niet akkoord gaat met de indexering. Tevens geeft zij aan het uitgangspunten programma 2018-2019 te relateren aan de 'Visie het Twiske'.

De voorzitter mist in het uitgangspunten programma 2018-2019 de ontwikkelingen rond het NNN beleid en erfpacht Staatsbosbeheer (SBB). Zij vindt dat de effecten van deze ontwikkelingen opgenomen moeten worden in het uitgangspunten programma 2018-2019.

De provincie heeft haar opmerkingen per mail doorgegeven.
De voorzitter geeft aan dat de provincie niet instemt met de indexatie van de participantenbijdrage voor 2019. De provincie vindt de onderbouwing in de korte notitie van over de consequenties van (niet) indexeren (januari 2017) niet voldoende. Mevrouw Vissers-Koopman en mevrouw Tijmstra sluiten zich hierbij aan.

De heer Wijkhuisen geeft aan dat consequenties van (niet) indexeren van de participantenbijdragen kwalitatief zijn onderbouwd, maar zal dit ook kwantitatief onderbouwen. De heer Gilliam voegt hieraan toe dat zowel de kwantitatieve onderbouwing en de effecten van het NNN beleid en erfpacht SBB in de meerjarenplanning bij de bijgestelde begroting voor 2018 worden meegenomen.

Het algemeen bestuur besluit in te stemmen met de uitgangspunten voor het programma 2018-2019 van de onderdelen Twiske en Waterland zoals weergegeven in de bijlagen met als belangrijkste onderdeel de programmabegroting 2019 te indexeren met het CBS indexatiecijfer van november 2017 onder voorwaarden dat:

1. ***De consequenties van (niet) indexeren van de participantenbijdragen in 2019 kwantitatief worden onderbouwd;***
2. ***De effecten van het NNN beleid en erfpacht SBB mee worden genomen in het uitgangspunten programma 2018-2019 en in de meerjarenraming bij de bijgestelde begroting voor 2018.***

6. ONTWIKKELING TWISKE POORT

Mevrouw Bekhuis is verheugd over deze positieve ontwikkeling. Mevrouw Tijmstra en mevrouw Vissers-Koopman sluiten zich hierbij aan.

De heer Klinkhamer vindt het een positieve ontwikkeling, maar geeft aan dat het belangrijk is dat (beoogde) ondernemers tijdig op de hoogte worden gebracht van de effecten van erfpacht SBB.

De voorzitter is van mening het NNN beleid en erfpacht SBB bij dit proces moeten worden betrokken. Mevrouw Van Beek sluit zich hierbij aan.
De heer Wijkhuisen deelt mee dat de ondernemer van deze ontwikkeling volledig op de hoogte is en dat de planning is om zowel het klimpark als het strandpaviljoen te realiseren afhankelijk is van de medewerking van de gemeente Oostzaan. De ondernemer doorloopt op dit moment een lange procedure ten behoeve van aanvraag van een omgevingsvergunning. Het strandpaviljoen past in het fungerende bestemmingsplan. Een klein gedeelte van het klimpark is bestempeld met NNN. De verwachting is dat het klimpark in het voorjaar van 2019 geopend kan worden.

De heer Klinkhamer wil meegeven dat het belangrijk is om ervoor te zorgen dat dit plan ook daadwerkelijk gerealiseerd wordt. Hij voegt hieraan toe dat het vorige plan om flexibele units te bouwen hoge kosten met zich mee heeft gebracht.

Mevrouw Tijmstra betreurt het dat de heer Tekin niet aanwezig is om de stand van zaken met betrekking tot erfpacht SBB en het NNN beleid toe te lichten. De heer Gilliam geeft aan dat slechts een klein deel van het beoogde klimpark bestempeld is met NNN. De ontwikkeling van het strandpaviljoen kan in 2018 gerealiseerd worden.

Mevrouw Tijmstra vraagt of de ondernemer bereid is de kosten voor een wijziging van het bestemmingsplan op zich te nemen. De heer Wijkhuisen antwoordt dat dit met ondernemer is afgesproken.

De voorzitter stelt voor in te stemmen met het voorstel met de kanttekening dat het NNN beleid en erfpacht SBB opnieuw in het algemeen bestuur op de agenda komen.

De heer Wijkhuisen deelt mee dat in 2016 contact is geweest met een ondernemer die interesse toonde voor Twiske Poort. Na overleg bleek voor beide partijen dat het voorgestelde plan niet uitvoerbaar was. Deze partij heeft inmiddels een WOB verzoek ingediend. De heer Wijkhuisen zal een gesprek gaat een gesprek aan met deze partij.

Het algemeen bestuur besluit:

1. ***Een horecagelegenheid te realiseren op Twiske Poort in de vorm van een strandpaviljoen;***
2. ***Het beoogde klimpark bij de Avonturenspeelplaats (zie AB 2017/8) te realiseren op Twiske Poort.***

Mevrouw Nienhuis sluit zich aan bij de vergadering en zal de vergadering verder voorzitten.

7. STAND VAN ZAKEN STAATSBOSBEHEER (SBB)

De voorzitter meldt dat de heer Tekin is verhinderd en dat besloten is dit agendapunt te laten vervallen. Zij vraagt de heer Gilliam een update te geven over de lopende gesprekken met SBB. De heer Gilliam deelt mee dat er enige voortgang is, maar dat er nog veel besproken moet worden.
De voorzitter is van mening dat urgentie is geboden. De heer Gilliam geeft aan dat de heer Tekin deze mening ook is toegedaan, maar dat SBB terughoudend is. De heer Gilliam geeft aan dat Recreatie Noord-Holland tracht tot goede afspraken te komen met SBB.

De voorzitter deelt mee dat in de extra vergadering van 18 oktober jl. is afgesproken de zorgen inzake het NNN beleid kenbaar te maken aan de provincie middels een brief waarin wordt aangegeven wat het NNN beleid betekent voor de recreatieschappen. Mevrouw Groenewoud vraagt om ook de zorgen rond erfpacht SBB hierin mee te nemen.
De voorzitter is het hiermee eens en zegt dat de brief in overleg met de (vice)voorzitters van de andere recreatieschappen zal worden opgesteld.

8. MARKERMEERDIJK

De heer Klinkhamer geeft aan niet akkoord te gaan met het voorstel als er geen duidelijkheid is over de financiering vanaf 2032.

Mevrouw Groenewoud vindt het een zeer positief bericht en geeft aan dat er voldoende tijd is om de kosten voor beheer en onderhoud na 2032 goed met elkaar te regelen.

Mevrouw Bekhuis is positief over het bericht en geeft aan dat de schatting voor de kosten van beheer en onderhoud vanaf 2032 overzichtelijk is.

Mevrouw Van Beek stemt niet in met het voorstel zolang de financiering vanaf 2032 niet goed onderbouwd is.

Mevrouw Vissers- Koopman stemt in en is positief over dit bericht maar vindt helderheid over de financiën belangrijk.

Mevrouw Tijmstra geeft aan niet in te stemmen met het voorstel als er niet meer duidelijkheid is over de financiering vanaf 2032.

De voorzitter is verheugd dat de provincie heeft aangegeven alle investeringskosten voor haar rekening te nemen. Zij is van mening dat het doel van het recreatieschap “mee te koppelen aan de Markermeerdijk” is bereikt. Zij voegt hieraan toe dat het sparen voor het beheer na 2032 t.b.v. beheer en onderhoud, uitgaande van de huidige exploitatie, tussen de € 40.000,- en € 70.000,- vanaf 2022 haalbaar moeten zijn voor het recreatieschap.

Zij geeft aan dat na een proces van 3,5 jaar een goed voorstel is gekomen en spreekt de hoop uit dat de bestuursleden hiermee kunnen instemmen.

De heer Wijkhuisen deelt mee dat het bestuur in de vergadering van 18 oktober 2017 uitgebreid is geïnformeerd over het definitieve voorstel dat gezonden is aan de Alliantie met daarbij een kostenoverzicht.

De voorzitter stelt voor de Alliantie uit te nodigen voor een presentatie om meer duidelijkheid te verkrijgen in de plannen.

Mevrouw Groenewoud stelt voor om een maximum te stellen aan de financiering vanaf 2022.

De voorzitter deelt mee dat uiterlijk in 2019 een beslissing zal worden genomen hoe de financiering vanaf 2032 wordt ingericht. Tevens zal opgenomen worden dat de totale kosten voor beheer en onderhoud vanaf 2022 maximaal € 140.000,- bedragen.

Het algemeen bestuur besluit:

1. ***Akkoord te gaan met het voorstel van de provincie Noord-Holland, waarbij de provincie alle investeringskosten inclusief btw voor haar rekening neemt en verder zorg draagt voor aansluiting van de toegezegde bijdrage van de voormalige Stadsregio Amsterdam en het Recreatieschap West-Friesland;***
2. ***Akkoord te gaan met het voorstel van de provincie Noord-Holland om het aandeel van het Recreatieschap Twiske-Waterland (1,1 miljoen euro en na effectiviteit van besluitpunt 3 1,4 miljoen) in de investeringskosten aan te wenden voor beheer en (groot) onderhoud;***
3. ***Een bedrag van € 297.000,- over te hevelen uit de algemene reserve van de bestemmingsreserve Markermeerdijk; tevens de Hemmelandgeleden (bestemmingsreserve "Amsterdam-Purmerend") in de bestemmingsreserve Markermeerdijk onder te brengen onder gelijktijdig opheffen van de bestemmingsreserve "Amsterdam-Purmerend";***
4. ***Dat het recreatieschap Twiske-Waterland vanaf 2022 jaarlijks maximaal € 140.000,- zal bijdragen aan beheer en onderhoud (inclusief groot onderhoud);***
5. ***Te onderzoeken hoe de financiering kan worden ingericht vanaf 2032 en daarover uiterlijk in 2019 een beslissing te nemen.***

9. VERGADERSCHEMA 2018

Het algemeen bestuur besluit het vergaderschema Twiske-Waterland 2018 vast te stellen.

10. MEDEDELINGEN

10a) Ecologische verkenning recreatiegebieden Noord-Holland: Recreatieschap Het Twiske

10b) Eindrapport Randstedelijke Rekenkamer Recreatieschap Spaarnwoude september 2017

De voorzitter deelt mee dat in de brief aan de heer Tekin naast het NNN beleid en erfpacht SBB ook wordt aangegeven dat het Recreatieschap Twiske-Waterland, naar aanleiding van het rapport van de Randstedelijke Rekenkamer Spaarnwoude, conform de wetgeving handelt.

10c) Belangenbehartiging Twiske Waterland

Het algemeen bestuur besluit kennis te nemen van de mededelingen.

11. RONDVRAAG

Er wordt geen gebruik gemaakt van de rondvraag.

12. SLUITING

De voorzitter sluit om 11:35 uur de vergadering.

Mevrouw Groenewoud overhandigt bloemen aan mevrouw Nienhuis en bedankt haar namens het algemeen bestuur voor haar inzet en grote betrokkenheid maar ook voor haar werk achter de schermen, waardoor veel resultaat is bereikt.
De voorzitter geeft aan met veel plezier zich te hebben ingezet voor het recreatieschap en dat zij het een zeer boeiende tijd vond. Zij zal vanuit haar werkzaamheden voor MRA op verzoek van de provincie betrokken blijven bij de ontwikkelingen van de recreatieschappen. Zij bedankt de bestuursleden voor de fijne samenwerking. Wethouder R. Quakernaat zal haar vervangen. In overleg met mevrouw Groenewoud zal besproken worden wie de taak van het voorzitterschap op zich zal nemen.

Vastgesteld tijdens de openbare vergadering van het algemeen bestuur op 28 juni 2018 te Landsmeer.

Ad-interim voorzitter,

Mevrouw S. Groenewoud

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. C.J.E. Lansink
BEL/OMB

Telefoonnummer +31235143429
lansinkc@noord-holland.nl

Verzenddatum

16 DEC. 2020

Kenmerk
1507326/1507330

Uw kenmerk

Betreft: Ambitie Programma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam (APRK)

Geachte leden,

Wij hebben recent besloten om € 23 miljoen beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam (APRK) en daarmee een impuls te geven aan de kwaliteit van recreatievoorzieningen, landschap, natuur en cultuurhistorie in dit gebied. We geven hiermee uitvoering aan het provinciaal beleid uit de provinciale Omgevingsvisie, provinciale Watervisie 2016-2021, het Programma Groen en het coalitieakkoord.

Het APRK hebben we opgesteld tezamen met 13 partijen. Voor de uitvoering sluiten wij met deze partijen een bestuursovereenkomst. Het merendeel van de projecten wordt door de deelnemende partijen uitgevoerd. Zij zorgen voor de verdere planvorming en communicatie van de projecten. Een deel van de projecten (o.a. fiets- en wandelpaden) wordt in opdracht van het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) door de Alliantie Markermeerdijken uitgevoerd, Dit wordt gedaan in combinatie met de uitvoering van de dijkversterking. We sluiten hiervoor begin 2021 een separate bestuursovereenkomst met HHNK.

Aan het APRK is een uitvoeringsregeling subsidies APRK (UVR APRK) gekoppeld. Hierbij hoort een Kader Ruimtelijke Ontwikkeling Kustzone Hoorn-Amsterdam dat dient als toetsingskader voor de ruimtelijke kwaliteit van de projecten uit het APRK.

Naar verwachting wordt door alle betrokken partijen met het APRK in totaal circa € 67 miljoen in de kustzone tussen Hoorn en Amsterdam geïnvesteerd in projecten die natuur, water en biodiversiteit, de recreatie en het toerisme en de cultuurhistorie versterken.

In het vervolg van deze brief geven wij u een verdere toelichting op de besluitvorming over het APRK.

Toelichting Inhoud APRK
In mei 2017 hebben wij u per brief (378735/940986, 10 mei 2017) geïnformeerd over de stand van zaken van de planvorming van de dijkversterking en over het APRK dat wij samen met de regio aan het ontwikkelen waren. Daarnaast hebben wij u op 31 oktober 2018

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

geïnformeerd over onze goedkeuring van het Projectplan Waterwet Markermeerdijken (1073018/1073022). Met de Raad van State uitspraak van 22 april 2020 is het Projectplan Waterwet Markermeerdijken ongewijzigd in stand is gebleven. Er is dus nu zekerheid over de uitvoering van de dijkversterking. En daarmee kan de uitvoering van het APRK starten.

Doelstellingen APRK
Met het APRK willen we kansen benutten, de ruimtelijke kwaliteit vergroten en het provinciale beleid uitvoeren. De doelstellingen zijn:

- Een verbreding en vergroting van het toeristisch en recreatief gebruik vanuit Amsterdam;
- Het versterken van de economische positie van toerismebedrijven in de regio;
- Het versterken van de recreatieve mogelijkheden op en langs de dijk en het verbeteren van de recreatieve wandel- en fietsverbindingen;
- Vergroting van de natuurwaarden, vooral door ondiepe oeverzones en overstroombare gras-oeverlanden en door verbindingen te maken tussen het Markermeer en de achterlanden (voor vismigratie);
- Innovaties op het gebied van waterveiligheid en klimaatadaptatie volgens Building with Nature principes;
- Bevorderen van natuurinclusieve landbouw en verbreding van het assortiment aan duurzaam geteelde streekproducten.

Om deze ambities te realiseren, is met betrokken partijen in het gebied onderzocht en geïnventariseerd met welke projecten de ambities en doelen verwezenlijkt kunnen worden. Alle ideeën en projecten zijn de afgelopen jaren gewogen op haalbaarheid en draagvlak. Over veel projecten zijn inmiddels ambtelijke en bestuurlijke afspraken gemaakt en is door regionale partijen geld gereserveerd. Ambities die één op één gekoppeld zijn aan de uitvoering van de dijkversterking (bv. fietspaden, stadsstrand), zijn opgenomen in het door de provincie goedgekeurde projectplan Waterwet Markermeerdijken.

Het APRK heeft als doel verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Ter indicatie is onderstaand een overzicht opgenomen van te bereiken resultaten.

Thema	Output (indicatie)	Koppeling met provinciale beleidsnota's
Natuur, water en biodiversiteit	6 grootschalige projecten; verbetering en nieuwe natuurwaarden (tezamen zo'n 500 ha) 16 kleine natuurprojecten	Coalitieakkoord 2019-2023 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 Watervisie Noord-Holland Agenda Groen (2013) IBP Vitaal Platteland Laag-Holland
Cultuurhistorie en landschap	3 locaties voor herontwikkeling cultuurhistorie 15 beleefpunten langs en op de dijk 1 overkoepelend belevingsproject	Coalitieakkoord 2019-2023 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 Watervisie Noord-Holland Agenda Groen (2013) IBP Vitaal Platteland Laag-Holland Kadernota Cultuurbeleid 2017-2020

Thema	Output (indicatie)	Koppeling met provinciale beleidsnota's
Recreatie	Circa 20 km verbeterde en nieuwe wandel- en fietsverbindingen 2 opgeheven grote knelpunten in wandel- en fietsnetwerk, 23 km (verbeterde) vaarverbindingen 10 kleine/middelgrote recreatievoorzieningen 3 aanlegvoorzieningen waterrecreatie, kleine zwemlocaties 13 ha recreatiestrand o.a. stadsstrand Hoorn	Coalitieakkoord 2019-2023 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 Visie waterrecreatie Noord-Holland 2030 Agenda Groen (2013) IBP Vitaal Platteland Laag-Holland
Private initiatieven (landbouw en recreatie) indicatief	30 innovaties en initiatieven	Coalitieakkoord 2019-2023 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 Agenda Groen (2013) IBP Vitaal Platteland Laag-Holland

Enkele projecten uitgelicht

Stadsstrand Hoorn

De gemeente Hoorn geeft in haar Programma Waterfront Hoorn (2013) aan bij de nieuw aan te leggen klimaatadaptieve oeverdijk een regionaal strand te willen realiseren. Een strand nabij de binnenstad, de woonwijk Grote Waal en het OV-knooppunt station Hoorn. De gemeente realiseert hiermee een langgekoesterde wens om de westzijde van het centrum een toeristische, economische en ruimtelijke kwaliteitsimpuls te geven.

Doorgaande fiets- en wandelverbinding

Het versterken van de Markermeerdijken biedt de kans om de wandel- en fietspaden op de dijk te verbeteren dan wel nieuwe paden aan te leggen. Op de trajecten waar veel wordt gewandeld en gefietst worden nieuwe paden aangelegd of sterk verbeterd, inclusief voorzieningen voor verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor mindervaliden. Er wordt ingezet op cofinanciering vanuit de Vervoersregio Amsterdam en uit de Uitvoeringsregeling subsidie regionaal fietsnetwerk Noord-Holland 2020. Het recreatieschap Twiske-Waterland heeft besloten om beheer en onderhoud van het fietspad gelegen binnen hun beheergebied op zich te nemen (zie bijlage). Voor het andere deel vinden met het recreatieschap Westfriesland nog gesprekken plaats.

Beleving van de kustzone

Met lokale stakeholders (publiek en privaat) is een overkoepelend belevingsconcept ontwikkeld 'Dijk van een Kust'. Via dit project willen we bewoners, bezoekers en toeristen kennis laten maken met het verbindende verhaal van de kustzone op het gebied van cultuurhistorie en landschap, natuur en waterbescherming. De doorgaande fiets- en wandelverbinding is de ruggengraat van dit concept. In de kustzones worden op diverse plaatsen beleefpunten ontwikkeld. Via verschillende kanalen wordt op een eigentijdse wijze informatie gegeven over het gezamenlijke verhaal.

Achtergrondinformatie bij het APRK

Inleiding

Langs de Markermeerkust tussen Amsterdam en Hoorn bevinden zich oude dorpen en steden met een rijke historie en eigen identiteit. De natuur en het landschap waaronder de veenweidegebieden in Waterland en in de Zeevang zijn uniek. Karakteristiek is ook de openheid van het Markermeer. Het biedt de regio watersportmogelijkheden, zwemlocaties, recreatieve voorzieningen en toeristische attracties. Bewoners en bedrijven zijn zich bewust van deze kwaliteiten en koesteren het typische oer-Hollandse landschap. Dit gebied is belangrijk als recreatiegebied voor de inwoners van de omliggende steden.

Het HHNK versterkt in opdracht van het Rijk de dijk tussen Hoorn en Amsterdam. Om hiermee het achterliggende gebied, waar 1,2 miljoen Noord-Hollanders wonen, voor de komende 50 jaar veilig te houden tegen overstromingen. Op 22 april 2020 heeft de Raad van State uitspraak gedaan in de beroepsprocedure tegen het provinciale goedkeuringsbesluit dijkversterking Markermeerdijken. Hierbij is het Projectplan Waterwet Markermeerdijken (dijkversterkingsplan) ongewijzigd in stand gebleven.

Provincie Noord-Holland, HHNK, RWS, gemeenten maar ook recreatieschappen en natuurorganisaties zien in de dijkversterking een momentum dat kansen biedt om te werken aan een toekomstbestendig landschap, nieuwe recreatievoorzieningen, een gezonde en veilige leefomgeving, natuurontwikkeling en biodiversiteit. Om deze kansen te realiseren, hebben Provinciale Staten de Voordracht 2016-46 vastgesteld en daarmee € 20 miljoen beschikbaar gesteld voor het samen met de regio toevoegen van extra ruimtelijke kwaliteit aan de te versterken Markermeerdijken. Deze middelen zijn vastgelegd in de Reserve meekoppelkansen dijkversterkingen en kustontwikkeling.

Totstandkoming van het APRK

Vanaf 2014 is samen met belanghebbenden geïnventariseerd welke ambities wij en de regionale partijen voor het gebied hebben. De samenwerking met de regio heeft geresulteerd in het APRK (zie bijlage). Als gezamenlijke overheden hebben we afspraken gemaakt over de randvoorwaarden waaronder deze ambities worden uitgewerkt tot uitvoerbare projecten. Dit heeft geresulteerd in een reeks van projecten die inmiddels voor een deel richting planfase gaan dan wel al in de planfase zijn beland.

In een doorlopend participatieproces zijn en worden zowel binnen als buiten de provincie partijen voortdurend geraadpleegd. Bij de ontwikkeling van het programma is de afgelopen jaren met verschillende beleidsvelden binnen de provincie intensief samengewerkt. Participatie en communicatie op projectniveau wordt samen met de initiatiefnemers ingevuld. Waar dit al mogelijk was, heeft participatie plaats gevonden met belanghebbenden. Voorbeelden zijn:

- In de gemeente Hoorn werd deelgenomen aan het burgerparticipatieproces Dwaalpark e.o. Dit heeft geresulteerd in een voorstel voor wandel- en fietsverbindingen tussen de stad en het landelijk gebied, bijvoorbeeld in project De Hulk.
- Bij Warder zijn samen met lokale stakeholders ontwerpvarianten opgesteld voor de Kruising Warder en omgeving. In 2019 zijn hiervoor ateliers georganiseerd. Gemeente Edam-Volendam trekt het vervolg van de participatie bij verdere uitwerking van dit project.
- Bij de Natuurontwikkeling De Nes/Peereboom vindt participatie plaats met boeren, bewoners en natuurorganisaties.

Investeringen en financiering
Naar verwachting wordt door alle betrokken partijen met het APRK in totaal circa € 67 miljoen in de kustzone tussen Hoorn en Amsterdam geïnvesteerd in projecten die natuur, water en biodiversiteit, de recreatie en het toerisme en de cultuurhistorie versterken. De totale omvang van de provinciale financiering van het ambitieprogramma vanuit de reserve meekoppelkansen en kustontwikkeling is € 23 miljoen. Het HHNK krijgt van de provincie opdracht voor de projecten die zij in combinatie met de dijkversterking uitvoert. Daarnaast wordt een belangrijk deel van de middelen ingezet via een uitvoeringsregeling subsidie APRK.

Voor een aantal natuurprojecten geldt dat deze ook zijn opgenomen in het IBP Vitaal Platteland. Inzake IBP Vitaal Platteland vindt separate besluitvorming plaats. In 2020 is al een besluit genomen over een eerste tranche van € 4,2 miljoen, medio volgend jaar wordt een besluit verwacht over een tweede tranche. Deze besluitvorming staat los van de besluitvorming over het APRK. Met dit budget wordt het mogelijk om het ambitieniveau van het APRK verder te verhogen.

In de onderstaande tabel wordt een schatting gegeven van de te verwachten investeringen per thema en de cofinanciering vanuit de provinciale Reserve meekoppelkansen dijkversterkingen en kustontwikkeling (MKK).

Thema	Investering	Financiering Reservering MKK	Overige financiering PNH	Financiering Externe partijen
Recreatie	26 mln. euro	12 mln. euro	1 mln. euro	13 mln. euro
Cultuurhistorie en landschap, beleving	8 mln. euro	4,5 mln. euro	-	3,5 mln. euro
Natuur, water en biodiversiteit	30 mln. euro	5 mln. euro	5 mln. euro	20 mln. euro
Private initiatieven	3 mln. euro	1,5 mln. euro	-	1,5 mln. euro
Totaal	67 mln. euro	23 mln. euro	6 mln. euro	38 mln. euro

Regionale partijen en het Rijk investeren naar verwachting zo'n € 38 miljoen in de ambities die zijn opgenomen in het APRK. De te verwachten bijdragen van het Rijk worden gedaan vanuit de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) en Ecologische Maatregelen Markermeer (EMM).

PAGW en EMM
Een aantal natuurprojecten binnen het APRK is gericht op het vergroten van de natuurwaarden van de buitendijkse voorlanden en versterking van de ecologische verbinding van het Markermeer met het binnenwater. Ze dragen daarmee bij aan de doelen van het PAGW. Dit is voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en RWS een belangrijke aanleiding geweest om € 20 miljoen te reserveren voor specifiek deze projecten binnen het APRK. Voor het PAGW Noord-Hollandse Markermeerkust wordt samen met RWS een MIRT-procedure doorlopen en een samenwerkingsovereenkomst opgesteld. Recent is hiervoor de startbeslissing MIRT vastgesteld. RWS heeft ook besloten om vanuit de EMM aan drie natuurprojecten bij te dragen (bijdrage RWS

€ 1,5 miljoen en de provincie € 1,5 miljoen). Hiervoor is met RWS een samenwerkingsovereenkomst ondertekend (zie bijlage).

Uitvoeringsregeling Subsidie APRK
De projecten binnen het programma worden in principe uitgevoerd door de regionale betrokken partijen. Ter financiering van de projecten is een provinciale Uitvoeringsregeling Subsidie APRK (UVR APRK) opgesteld (zie bijlage). Op het moment dat de initiatiefnemers de projecten gereed voor uitvoering hebben, kunnen de projecten voor een subsidie worden ingediend. Bij de beoordeling worden ze getoetst aan het Kader Ruimtelijke Ontwikkeling Kustzone Hoorn-Amsterdam (zie bijlage). Hiermee zorgen we voor een goede ruimtelijke kwaliteit op en langs de dijk. Een voorwaarde voor het verstrekken van subsidie is dat het beheer en onderhoud van het project geregeld moet zijn. Een subsidie draagt in principe maximaal 50% bij aan een project. Een klein deel van het gereserveerde geld wordt later via een separate subsidieregeling beschikbaar gesteld voor ondernemers en private partijen.

Organisatie van de uitvoering
Voor de uitvoering van het APRK sluiten wij met de 13 partijen een bestuursovereenkomst af (zie bijlage). De bestuursovereenkomst dient vooral om de samenwerking te benadrukken en voor stevig draagvlak bij zowel de bestuurlijke als de ambtelijke organisatie. En nadrukkelijk ook om ervoor zorg te dragen dat de benodigde personele inzet voor de totstandkoming van de projecten door alle partijen wordt nagekomen. Het streven is om het APRK voor 2028 uit te voeren.

Er wordt een extern programmateam APRK ingesteld. Daarin zitten de ambtelijke vertegenwoordigers van de betrokken partijen. De voorzitter is de programmamanager van de provincie. Het is het ambtelijk voorportaal voor de Stuurgroep APRK. De Stuurgroep bestaat uit bestuurders/directeuren van de betrokken partijen. De portefeuillehouder voor Water is voorzitter van de Stuurgroep. De Stuurgroep heeft als taak om toe te zien op de ontwikkeling, besluitvorming, eventuele aanpassingen aan projecten en uitvoering van het APRK als geheel. In de bestuursovereenkomst is vastgelegd dat eens per jaar door de verschillende partijen over de voortgang aan de Stuurgroep wordt gerapporteerd. Eens in de twee jaar wordt de voortgang aan PS gerapporteerd.

Bij de ontwikkeling van de projecten tot een uitvoeringsgereed project dienen de initiatiefnemers van de projecten te zorgen voor participatie en draagvlak. Om de partijen te helpen, is een communicatie- en participatieplan opgesteld, voor zowel het APRK als geheel als de individuele projecten (zie bijlage).

Wij gaan na de besluitvorming over het APRK een bestuurlijke overeenkomst sluiten met HHNK voor de realisatie en financiering van de ambities die in opdracht van HHNK door de Alliantie Markermeerdijken worden uitgevoerd (zie bijlage). Dit betreft meekoppelkansen die zijn opgenomen in het Projectplan Waterwet Markermeerdijken. Dit zijn onder andere de fiets- en wandelverbinding, circa 5 dijkplaatsen, zwemlocaties, fiets/wandelbrug De Hulk en extra ringslangverblijven.

Proces en procedure
Na de bestuurlijke besluitvorming bij de 13 betrokken organisaties volgt in het 1e kwartaal van 2021 de ondertekening van de bestuursovereenkomst en de openstelling van de Uitvoeringsregeling Subsidie APRK. Naar verwachting kunnen in het 2e kwartaal van 2021 de eerste projecten voor subsidie worden ingediend.

Wij informeren u weer nadat GS het besluit heeft genomen over de openstelling van de Uitvoeringsregeling Subsidie Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam en het aangaan van een Bestuursovereenkomst Realisatie meekoppelkansen dijkversterking Markermeerdijken met HHNK.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

9 bijlagen:

1. Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam
2. Uitvoeringsregeling Subsidie Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam Noord-Holland 2020
3. Kader Ruimtelijke Ontwikkeling Kustzone Hoorn-Amsterdam
4. Samenvatting Kader Ruimtelijke Ontwikkeling Kustzone Hoorn-Amsterdam
5. Participatie en communicatie Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam; Plan van Aanpak
6. Bestuursovereenkomst ter uitvoering van het Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam
7. Bestuursovereenkomst Realisatie meekoppelkansen dijkversterking Markermeerdijken (eindconcept)
8. Overeenkomst betreffende financiële bijdrage Ecologische Maatregelen Markermeer
9. Besluit Beheer en Onderhoud Recreatieschap Twiske-Waterland

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4993
Extern Zaak ID	1139599
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	3
Omschrijving	Gezondheid: Voortgang uitvraag zeer zorgwekkende stoffen (C-agenda NLG 11-01-2021)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

Gedeputeerde Staten (GS) informeren Provinciale Staten over de voortgang van de uitvraag naar zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) bij bedrijven waarvoor GS bevoegd gezag zijn. De brief laat de voortgang zien t/m 10 november 2020. Deze uitvraag gebeurt omdat de provincie Noord-Holland het belangrijk vindt om ZZS met voorrang aan te pakken. GS verwachten dat alle niet-afvalbedrijven uiterlijk 31 december 2020 de beschikbare informatie over ZZS aanleveren. De uitvraag bij afvalbedrijven en bij bedrijven met indirecte lozingen op het riool loopt langer door.

provincie ZUID HOLLAND

Provincie Noord-Holland

Uw contactpersoon
mw M.E. Holst-Touber
BEL/OMB
LB Louwerse
Afdeling Mobiliteit en Milieu

Telefoonnummer +31235143591
touberm@noord-holland.nl
Telefoonnummer +316500839 72
lb.louwerse@pzh.nl

Betreft: Handreiking verzoek om informatie over ZZS afvalbedrijven

3 september 2020

Uitvraag zeer zorgwekkende stoffen afvalbedrijven

1 Inleiding

In het Bestuurlijk Omgevingsberaad d.d. 25 april 2018 is tussen de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de bevoegd gezagen overeengekomen om via een uitvraag aan bedrijven de emissies van zeer zorgwekkende stoffen (verder: ZZS) naar lucht en water te inventariseren. De uitvraag vindt plaats bij provinciale inrichtingen om te toetsen of de vergunningen van deze inrichtingen moeten worden aangepast. De afspraak is dat deze uitvraag/inventarisatie gereed is op 1 januari 2021. De wijze van de uitvraag en de wijze van de inventarisatie is voor iedere provincie verschillend. Echter voor de methodiek van de uitvraag ten behoeve van de inventarisatie wordt als basis een Excelbestand toegepast die ontwikkeld is door PZH/DCMR en wordt tevens gebruikt door het RIVM (bekend als het RIVM Excelbestand), waarin alle provinciale inrichtingen worden verzocht om deze in te vullen en daarin op te geven welke ZZS aanwezig zijn in de inrichting en in welke hoeveelheden en concentraties deze worden geëmitteerd naar lucht en water (indirecte lozingen).

1.1 Aanleiding handreiking

Op dit moment is er veel aandacht voor ZZS in het afval. Het beleidsuitgangspunt voor ZZS is dat deze uit de leefomgeving geweerd dienen te worden. De huidige stand van zaken is dat een aantal provincies de uitvraag richting de afvalsector al enige tijd geleden heeft uitgedaan, terwijl andere provincies hier nu net mee zijn begonnen. Een aantal provincies en omgevingsdiensten zijn al in gesprek (geweest) met de Vereniging Afvalbedrijven, terwijl andere provincies daar nu mee beginnen. Sommige provincies die de ZZS uitvraag al hebben uitgezet bij bedrijven in de afvalketen hebben te maken met afvalbedrijven die vooralsnog geen gehoor hebben gegeven aan de uitvraag. De reden hiervoor is weergegeven in de brief van 30 augustus 2019 gericht aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat van de Vereniging voor Afvalbedrijven (VA) en de Koninklijke Vereniging voor Afval- en Reinigingsmanagement (NVRD) en luidt (kort gezegd) behoefte aan uniformering in de wijze waarop bedrijven door de omgevingsdiensten worden bevraagd en afspraken over de uitvraag ZZS aangezien niet alle

informatie over ZZS voorhanden is in de afvalfase. Tegen de hierboven genoemde achtergrond is de verwachting dat een nieuwe uitvraag met betrekking tot ZZS niet gaat leiden tot de gewenste input. Zoals hierboven aangegeven is het belangrijk om uniforme afspraken te maken over de invulling van de uitvraag richting de afvalbedrijven door een heldere gezamenlijke aanpak te formuleren en een fasering in te voeren.

Hieraan ligt het volgende ten grondslag:
a. Internationaal en nationaal zijn intenties en afspraken gemaakt om ZZS uit te faseren.
b. In 2016 is wetgeving aangepast waarin de minimalisatieverplichting voor emissies van ZZS naar water en lucht is opgenomen.
c. Ter uitvoering van deze wetgeving moet invulling worden gegeven aan de actualisatieplicht op grond van de Wabo. Dat betekent informatie verzamelen met betrekking tot emissies via de ZZS-uitvraag aan alle bedrijven (onafhankelijk of het om afvalbedrijven gaat).
d. Voor afvalbedrijven heeft deze ZZS-uitvraag betrekking op die afvalstoffen waarvan binnen de inrichting emissie van ZZS naar water en lucht kan optreden (bijvoorbeeld bij opslag of verwerking).

Hiernaast is het voor afvalbedrijven in het kader van de toetsing aan de minimumstandaard en algemeen ZZS-beleid van LAP3 (waaronder de risicobeoordeling) ook belangrijk om te weten of in afval ZZS voorkomen.

De Handreiking is bedoeld om voor afvalbedrijven de onder d. bedoelde informatie te verzamelen. Hierbij wordt, zoals verder aangegeven onder punt 3, uitgegaan van een gefaseerde aanpak waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen acties voor de korte (tot 1 januari 2021) en acties voor de langere termijn (na januari 2021).

1.2 Overzicht beleid en regelgeving

Emissies naar de lucht
Met betrekking tot emissies naar de lucht is bij het inwerking treden van de 4e tranche van het Activiteitenbesluit (Ab) op 1 januari 2016, de Nederlandse emissierichtlijn lucht (NeR) als aangewezen BBT-document komen te vervallen. Het normatieve deel van de NeR, met onder andere de maximale concentratie-eisen voor emissies naar de lucht, is geïmplementeerd in afdeling 2.3 van het Activiteitenbesluit (verder: Ab). Tegelijkertijd is in dezelfde afdeling in artikel 2.3b de definitie van ZZS opgenomen en bevatten artikel 2.4 en verder de zogenaamde minimalisatieverplichtingen voor de emissiereductie van deze stoffen.

Indirecte lozingen naar het water
Voor het reguleren van de indirecte lozingen naar het water zijn per 18 maart 2016 de Algemene BeoordelingsMethodiek 2016 (ABM) en het Handboek Immissietoets 2016 op grond van artikel 5.4 lid 1 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) en artikel 9.2 van de Ministeriële regeling omgevingsrecht (Mor), aangewezen als BBT-document. In deze documenten is naast de definitie van ZZS tevens beschreven op welke wijze de indirecte lozing van (onder andere) deze stoffen naar water moet worden beoordeeld en bestreden. Zowel voor de emissies naar de lucht als voor de indirecte lozingen naar water geldt dezelfde definitie voor ZZS.

Grondslag verzoek t.b.v. actualisatie en vervolg

Binnen de inrichtingen onder bevoegd gezag van de provincie wordt gewerkt met chemische stoffen. Afdeling 2.3 van het Ab voor de emissies naar de lucht en/of de Algemene Beoordelingsmethodiek (ABM) voor de indirecte lozingen naar het water is/zijn mogelijk geheel of gedeeltelijk op deze inrichtingen van toepassing. Gezien eerder genoemde veranderingen, komt de actuele situatie met betrekking tot ZZS op het bedrijf mogelijk niet meer overeen met de vigerende vergunde situatie en/of de van toepassing zijnde algemene regels. Indien hiervan sprake is, dient de vergunning te worden geactualiseerd en/of dient op grond van het Ab maatwerk te worden gesteld. Om te kunnen beoordelen of hiervan sprake is, is informatie over de ZZS vanwege de activiteiten op de inrichtingen nodig. Daarom wordt de inrichting op grond van artikel 1.15 van het Ab en artikel 2.31a lid 2 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) verzocht hierover informatie te verstrekken.

1.3 Reactie VA en I&W

Onderkend is dat de inventarisatie bij de afvalbedrijven over het algemeen ingewikkelder zal zijn dan bij de niet-afvalbedrijven vanwege o.a. het ontbreken van juiste informatie omtrent de samentelling van het afval en het gehalte aan ZZS. Naar aanleiding van de uitvraag door de omgevingsdiensten in opdracht van het bevoegd gezag is door de VA en de NVRD d.d. 30 augustus 2019 een brief aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) verstuurd, waarin zij hun zorgen hebben geuit over de inventarisatie. Zij hebben het ministerie gevraagd om de huidige wijze waarop bedrijven zijn benaderd door het bevoegd gezag te heroverwegen en in plaats daarvan te komen tot een beleidskader dat landelijk gecoördineerd wordt uitgevoerd.
In reactie op de brief van de VA en de NVRD laat het ministerie in haar schrijven d.d. 18 maart 2020 weten dat:

1. Tijdens het Bestuurlijk Omgevingsberaad (Bob) d.d. 25 april 2018 is tussen de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de bevoegd gezagen overeengekomen om via een uitvraag aan bedrijven de emissies van ZZS naar lucht en water beter in beeld te brengen. Daarbij is afgesproken dat de uitvraag tijdig plaatsvindt om het proces van informatielevering voor 1 januari 2021 te kunnen realiseren. Ieder bevoegd gezag is zelf verantwoordelijk voor het proces en de procedures.

2. Vanuit wet- en regelgeving bedrijven verplicht zijn om het bevoegd gezag te informeren over het terugdringen van het gebruik van ZZS en de emissies van ZZS naar lucht en water.

3. Bedrijven over de praktische uitvoering van de informatievraag in gesprek kunnen gaan met hun bevoegd gezag. De provincies staan daar open voor.

4. Het Besluit melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen (hierna: Besluit melden) zal worden aangepast, naar verwachting eind 2020.

5. De praktische uitvoering van de informatieplicht een leerproces is, dat tijd vergt en dat we niet langer moeten uitstellen.

6. De rol van het Rijk is om een uniforme uitvoeringspraktijk te bevorderen.

1.4 BAC MTH

Tijdens de BAC MTH van 26 maart jl. is door de provincie Noord-Holland het advies ingebracht om landelijk tot één lijn te komen daar waar het gaat om de ZZS-inventarisatie bij afvalbedrijven. Onderkend is dat er knelpunten en risico's zijn vanwege het ontbreken van zowel een uniforme uitvoeringspraktijk als een uniforme praktische uitvoering van de informatieplicht. Aangezien meerdere provincies met vestigingen van eenzelfde afvalbedrijf te maken kunnen hebben bij de ZZS uitvraag, is het goed om de eventueel al gemaakt afspraken met het individuele bedrijf landelijk af te stemmen en te harmoniseren, aangezien hetzelfde doel met de uitvraag wordt beoogd. Afgesproken is dat conform de reactie van I&W van 18 maart 2020 op de brief aan de VA en de NRVD de door de provincies uitgevoerde inventarisatie wordt voortgezet richting de afvalbranche met oplevering per 1 januari 2021, zoals bestuurlijk is toegezegd. Noord-Holland en Zuid-Holland zullen de coördinatie oppakken, zorgen voor afstemming tussen provincies, I&W en uitvoeringsdiensten, en zo zorgen voor afstemming van informatie.

Middels een projectmatige aanpak hebben de provincies in afstemming met de uitvoeringsdiensten en in nauw overleg (conceptfase) met de Werkgroep Afvalbeheer ZZS (WAB ZZS) een voorstel gedaan voor de aanpak van ZZS bij de afvalbedrijven in een handreiking. De korte en lange termijn aanpak is op 28 mei 2020 akkoord bevonden in het BAC MTH. Deze handreiking is besproken met het ministerie van I&W, RWS, OD's, VA en vertegenwoordigers, en het RIVM op 15 juni 2020. Hiermee geven de provincies gehoor aan de zorgen die door de VA en NVRD zijn geuit. De afvalbranches zien deze handreiking als een vertrekpunt voor het ZZS vraagstuk, met daarbij de kanttekening dat het vaak niet mogelijk is om sluitende informatie te verstrekken over de ZZS in afvalstromen, vooral omdat deze vaak bestaan uit een mix aan materialen. Voor de producerende industrie ligt dat anders. Die heeft op basis van de materialen die bij de productie gebruikt worden meer informatie over de aanwezigheid van ZZS. Het belang van uniformering in de wijze waarop bedrijven door de omgevingsdiensten worden bevraagd is onderkent. Op dit moment is sprake van een grote diversiteit aan benadering. Voor de lange termijn fase (vanaf januari 2021), zijn afspraken gemaakt om te bekijken hoe aanvullende informatie over ZZS in de afvalfase te verkrijgen is en zullen er botsproeven worden uitgevoerd. Alle partijen zijn het erover eens dat er gewerkt moet worden aan het uitbannen van ZZS als ze een risico vormen voor de volksgezondheid en het milieu. Op 3 september 2020 is de Handreiking definitief vastgesteld door de BAC MTH.

1.5 Wat verstaan we onder afstemming?

Vanwege het feit dat veel provincies de uitvraag naar de afvalbedrijven al hebben uitstaan, met een termijn wanneer de informatie moet zijn ingediend bij het bevoegd gezag, is harmonisatie van de uitvraag zelf niet meer mogelijk. Daarom betreft dit projectvoorstel een minimumvariant (indien meer informatie beschikbaar is bij een bedrijf kan die worden aangeleverd) voor wat betreft harmonisatie. Gezamenlijk is er voor gekozen om een handreiking op te stellen over welke gegevens we verwachten die aangeleverd kunnen worden binnen de termijn van de inventarisatie (1 januari 2021). Verder is in de handreiking opgenomen hoe het proces van het volledig verkrijgen van inzicht in ZZS uit de afvalbranche eruit zou moeten zien. De OD's geven invulling aan de handreiking met als doel dat de uitkomsten vergelijkbaar zijn. Voorbeeld hiervan kan zijn dat sommige OD's al van te voren onderdelen in de Excel-format voor bedrijven invoeren op basis van o.a. de vergunning ter

controle door het bedrijf. Uitgangspunt blijft echter dat het bedrijf **zelf** verantwoordelijk is voor de gegevens die uiteindelijk worden aangeleverd.

2. Handreiking ZZS uitvraag naar lucht en water in de afvalsector

2.1 Vertragende factoren

Voor veel afvalstromen is onbekend welke ZZS er in voorkomen. Bovendien is er vaak sprake van een grote variatie binnen een bepaalde afvalstroom. Anders dan producerende bedrijven beschikken afvalbedrijven niet over informatie over welke stoffen er exact aanwezig zijn in de materialen waarmee zij werken. De ontdoener moet gevraagd worden naar informatie over ZZS en betrokken worden bij de afweging. Gezien de hoeveelheid ZZS'en is de materie dermate complex, dat zonder een zekere focus en afbakening het lastig is om over ZZS-emissies en indirecte lozingen te rapporteren. De meeste afvalbedrijven hebben daarom moeite met het invullen van het standaard Excel-format, omdat de ZZS informatie niet of moeilijk te achterhalen is. Hierdoor hebben de omgevingsdiensten op hun beurt moeite met het beoordelen van de aangeleverde gegevens.

De ZZS uitvraag gaat alleen over emissies naar lucht en water (indirecte lozingen). Veel OD's maken van deze gelegenheid gebruik om ook de informatie met betrekking tot de ZZS-LAP3 actualisatie (waaronder de risicoanalyse) op te vragen. Hiervoor zijn door de OD's kolommen aan het Excelformat toegevoegd om die actualisatie mogelijk te maken. Dit heeft ertoe geleid dat de uitvraag door een aantal OD's nu tweeledig wordt gebruikt.
Zoals in de inleiding aangegeven, richt deze handreiking zich echter alleen op de afspraken die zijn gemaakt in het Bob, oftewel de uitvraag van ZZS-emissies richting lucht en water (indirecte lozingen).

Zoals aangegeven in de reactiebrief van I&W van 18 maart 2020 zal het Besluit melden worden aangepast om uitwerking te geven aan de verplichting voor degene die zich van een afvalstof ontdoet om aan de ontvanger informatie te verstrekken op het niveau van specifieke relevante stoffen. De verwachting is dat deze aanpassing niet gerealiseerd is voor eind 2020. Ook de praktische uitvoering van de informatieplicht is een leerproces dat tijd vergt. Tevens is er nog veel onduidelijkheid over de overige ca. 1300 ZZS in afval en de potentiële ZZS. Hierover zullen nadere afspraken moeten worden gemaakt.
Vanwege bovenstaande knelpunten en het feit dat de beantwoording van de brief van de VA erg lang op zich heeft laten wachten, waardoor een handreiking niet eerder had kunnen worden opgesteld, is het logisch en praktisch dat de inventarisatie gefaseerd zal verlopen.
De provincies en omgevingsdiensten hebben op basis van beschikbare kennis, een concreet voorstel van de noordelijke provincies en een eerder overleg tussen provincie Noord-Holland en de VA een handreiking opgesteld om te komen tot grotere eenduidigheid.

3. Voorstel gefaseerde aanpak afvalbranche

Het doel van deze aanpak is dat hiermee inzicht wordt verkregen in de ZZS-emissies in de afvalbranche op korte termijn voor zover bekend en beschikbaar.
Verder moet duidelijk worden:

a. Welke informatie nog niet beschikbaar is, maar wel nodig lijkt;

b. Welke stappen ondernomen moeten worden om informatie over ZZS voor de lange termijn te borgen;
c. Welke gevolgen de voorgenomen aanpassing van het Besluit melden zal hebben.

3.1 Gezamenlijk toetsingskader

Op grond van artikel 10.39 Wm moet de ontdoener de verwerker informatie verschaffen over aard, eigenschappen en samenstelling van de afvalstof. In dit licht kunnen afvalbedrijven expliciet aan ontdoeners vragen of in de aangeboden afvalstoffen ZZS kunnen voorkomen. Bij bepaalde categorieën ontdoeners, o.a. productiebedrijven, is kennis hierover te verwachten zoals bij afval (direct afkomstig) van een specifieke industriële ontdoener); waterige afvalstromen en slibben. Bij afval afkomstig van consumenten (gescheiden ingezameld of via milieustraat aangeleverd) zal deze kennis niet of minder aanwezig zijn, omdat hiervoor geen verplichting geldt, hiervoor zou een (grove) inschatting kunnen worden gemaakt op basis van informatie uit algemene bronnen zoals SGS. Ter verificatie van verstrekte informatie en in het geval van ontdoeners die geen kennis hebben over aanwezige ZZS is een aantal vervolgstappen nodig.

Er is veel kwalitatieve informatie beschikbaar over de afvalbranche, zowel vanuit de vigerende vergunning als vanuit LAP 3. Met betrekking tot de uit te vragen ZZS voor de korte termijn aanpak wordt als ‘basis’ genomen: de SVHC-lijst (de Candidates List op de website van het ECHA) en de POP-stoffen van bijlage IV van de POP-verordening, door gebruik te maken van met name het SGS Intron rapport 2019 (SGS Intron, Inventarisatie ZZS in afvalstoffen update 2019 (18-12-2019), Rapportno. A108010/R20190414a, Hofstra, 2019), aangevuld met de overige literatuurbronnen zoals genoemd in bijlage I of actuele monitoringsgegevens. Zo worden in eerste instantie “slechts” **300** van de 1600 ZZS geïnventariseerd. Op enige termijn moet echter ook over relevante aanwezigheid van de overige 1300 ZZS-stoffen worden gerapporteerd. Informatie hierover kan worden verkregen uit andere literatuurbronnen die beschikbaar zijn, monitoringsgegevens dan wel gericht nader onderzoek.

3.2 Tijdsplanning

Korte termijn
Met betrekking tot de *korte* termijn verwacht het bevoegd gezag een onderbouwde reactie op de uitvraag - het niet volledig beschikken over de informatie ontslaat een bedrijf niet van de informatielevering o.g.v. de uitvraag. Initieel kan hierbij worden volstaan met een kwalitatieve beschrijving, gebaseerd op het SGS Intron rapport of andere literatuurverwijzing (bijlage 1). Uit deze rapporten komen dan een aantal ZZS; dat wordt dan gebruikt als grondslag voor de invulling van het format. Daarbij moet wel de bron aangegeven worden en op welke wijze de bepaling van de geschatte hoeveelheid heeft plaatsgevonden. DCMR heeft samen met ODZHZ rekentools gemaakt voor het bepalen/inschatten van de (p)ZZS-deelfracties uit de totale diffuse stofemissie. De rekentool is gebaseerd op gegevens van TNO dit geeft een kwalitatief beeld.
Voor de monostromen (zoals gedefinieerd met voorbeelden in SGS Intron rapport) en gegevens van industrieel afval kan meer informatie beschikbaar zijn van de producent/afvalontdoener.
Voor de afvalverbrandingsinstallaties kan bijvoorbeeld vanuit het proces (verbrandingstemperatuur, nageschakelde technieken) een inschatting gemaakt worden van de mogelijk te emitteren ZZS-stoffen voor wat betreft lucht, indien de chemische samenstelling ((ZZS) input bekend is. Ook voor activiteiten met emissies uit puntbronnen voor wat betreft lucht mag wel verwacht worden dat meer kwantitatieve gegevens aanwezig zijn.
In aanvulling op bovengenoemde is de verwachting ook dat de bedrijven voor de korte termijn met betrekking tot de informatie over ZZS rapporteren over hetgeen men niet weet of kan weten of waar onzekerheden zitten. Deze onduidelijkheden worden dan meegenomen in het traject voor de lange termijn. Het uiteindelijke doel is een volledig inzicht van de ZZS-emissies naar lucht en water.

Kortom, de voorgestelde gefaseerde aanpak korte termijn gaat uit van wat nu bekend is. Daarbij wordt ook aangeven welke (mogelijk) relevante informatie onzeker is, welk deel onbekend is en wat nodig is om deze gegevens wel aan te leveren door bijvoorbeeld monitoring, en/of aanvulling van het SGS Intronrapport. Dit is de best practice die haalbaar lijkt voor de korte termijn.

Lange termijn
Met betrekking tot de *lange* termijn afspraken worden gegevens aangeleverd die in een later stadium bekend worden op basis van monitoring/meldingen dan wel door nadere afspraken met het bevoegd gezag of I&W. RWS heeft aangegeven dat het SGS-Intronrapport zal worden uitgebreid met meer ZZS. Planning is niet bekend en ook niet of dat direct alle 1600 ZZS-stoffen zal betreffen en op termijn potentiële ZZS. Bij weinig voorkomende afvalstromen kan het lang duren voor ze weer “voorbij komen”. Dit vertraagt de voortgang. Bovendien zegt op basis van monitoring één analyse niet zoveel over de betrouwbaarheid, wetende dat de samenstelling van de afvalstof kan wijzigen.
Stappen die genomen moeten worden voor de langere termijn:

1. Informatie over relevante aanwezige stoffen uit de groep van 300 ZZS is aangeleverd naar beste kunnen en huidige inzichten. De 300 ZZS kwalitatieve gegevens zullen meer kwantitatief gemaakt moeten worden.
2. Gevolgen moeten worden overzien van de aanpassingen van het Besluit melden.
3. RWS komt met aanvullingen op het rapport. De verwachting is dat het een paar jaar gaat duren om van 300 naar 1600 ZZS te komen.

4. Bedrijven zullen een plan van aanpak moeten aanleveren voor het continue streven naar verbetering van inzicht (incl. wijzigingen) in ZZS-emissies en potentiële ZZS-emissies.

Hieronder is de aanpak voor de korte termijn stapsgewijs verder uitgewerkt. Deze wordt afgestemd met de provincies via het BAC MTH en de branchevereniging. Deze is ter becommentariëring verstuurd aan het de Werkgroep Afvalbeheer ZZS (WAB ZZS) waarin verschillende OD's deelnemen. Dit commentaar is hierin grotendeels verwerkt. I&W en Inspectie voor Leefbaarheid en Transport worden geïnformeerd aan de hand van de definitieve versie. De nadere detailinvulling kan per provincie verschillen, maar het is de bedoeling dat de aanpak met betrekking tot de uitkomst en fasering zo veel mogelijk gelijk is.

3.2.1 Korte termijn

Stap 1: Aanvullende informatiebrief door provincies aan afvalbedrijven

In overleg met omgevingsdiensten wordt zover mogelijk een informatiebrief opgesteld namens de provincies en verstuurd door de OD's. Deze bevat:

- De brief van 18 maart 2020 van de minister aan de VA en NVRA.
- De bedoeling achter de gefaseerde aanpak.
- De verschillende stappen die genomen moeten worden in het traject om te komen tot een volledig inzicht in ZZS.
- Een verwijzing naar het overleg tussen partijen d.d. 15 juni 2020.

Stap 2: Aanleveren van gegevens

Op basis van de vigerende vergunning, het LAP 3, het SGS Intronrapport, andere bronnen zoals actuele monitoringsgegevens, informatie van de primaire ontdoeners of literatuur, vullen bedrijven de aangeleverde Excel-formats in voor zover mogelijk (indien deze niet kunnen worden ingevuld wordt er een toelichting bijgevoegd met reden).
De extra vragen hieronder hebben als doel om als hulpvraag/stappenplan te fungeren om de bedrijven te helpen hun emissies te bepalen om daardoor het RIVM Excelformat beter in te kunnen vullen. Veel vragen hebben betrekking op de gegevens die bekend zijn o.b.v. vergunning(aanvraag), vanuit het acceptatie- en verwerkingsbeleid bij het bedrijf ofwel bekend bij de ontdoener.
De uitvraag wordt gebruikt om de actualiteit van de omgevingsvergunning milieu te toetsen, met daarin zowel de emissies naar lucht en indirecte lozingen naar water.
In het Excel-format wordt geen onderscheid gemaakt tussen onderdelen van het bedrijfsproces.

Geef aan welke sectorplannen bij het bedrijf van toepassing zijn.

Naast de aanduiding van de sectorplannen moeten minimaal de volgende vragen worden beantwoord:

1. Bij de opslag en/of verwerking van welke afvalstoffen kan emissie van ZZS naar lucht en/of water plaatsvinden?

2. Geef een overzicht van deze afvalstoffen en bijbehorende sectorplannen?

3. Welke ZZS mogen verwacht worden op basis van het van toepassing zijnde sectorplan volgens het SGS Intron rapport of andere literatuur (bijlage 1), eigen informatie? De ontdoener kan gevraagd worden naar informatie over ZZS. Deze moet betrokken worden bij de afweging.

Bijvoorbeeld (horende onder 1,2,3) een puinbreker
a. Hoe vindt die emissie afkomstig van de be-/verwerking plaats?

Bijvoorbeeld lozingspunt gekanaliseerde luchtstroom; puntbron naar de lucht zoals een AVI, shredder of BEC. Voor diffuus kan de rekentool van OD ZHZ/DCMR worden gehanteerd; deze is gebaseerd op gegevens van TNO.

b. Indien er sprake is van een puntbron naar de lucht, zijn de stofklasse, maximale concentratie [mg/Nm3], werkelijke concentratie [mg/Nm3], maximale vracht (kg/jaar) en de maximale berekende immissieconcentratie vanaf de inrichtingsgrens [µg/m3] bekend aan de hand van het dossier dan wel naar aanleiding van een eerdere uitvraag/ aanvraag om vergunning (het bedrijf kan hiernaar verwijzen in het Excelformat ter motivering)?

c. In zijn algemeenheid zullen de minimumstandaards overeenkomen met de BBT-vereisten in de afzonderlijke BREF's dan wel Ab. Welke reinigingstechniek wordt gehanteerd en met hoeveel x% worden deze emissies gereduceerd? Dit kan helpen om de emissies te bepalen.

4. Worden afvalstromen, waarvan uit de vragen onder punt 3 naar voren komt dat deze ZZS bevatten, opgeslagen inclusief tijdelijke opslag (zoals opslag in afwachting van verwerking op een andere locatie)? *De situatie kan zich voordoen dat zzs vrijkomen bij de opslag van afval, maar niet bij de verwerking van afval (bijv. buitenopslag bij inpandige verwerking)*. Deze moeten ook meegenomen worden in de opgave.

a. Wat is de benaming van deze afvalstroom en op welke manier vindt opslag plaats?

Bijvoorbeeld inpandig/uitpandig of overkapping met of zonder afzuiging en filtrerende afscheider, soort ondergrond (bijvoorbeeld vloeistofdichte vloer, kerende vloer), soort opslagvoorziening (bijvoorbeeld losgestort, containers, tanks, emballage), wel/niet natgehouden?

b. Is er sprake van acceptatie van monostromen, mengstromen (zoals gedefinieerd in het SGS Intron rapport met voorbeelden) of een combinatie en hoe wordt hier mee omgegaan?

Geef per stroom de aanwezige ZZS aan indien dit onder voorgaande punten nog niet is gedaan.

Bijvoorbeeld worden verschillende stromen gemengd of separaat van elkaar opgeslagen.

a. Betreft het stuifgevoelig materiaal waarbij diffuse emissies naar de lucht kunnen optreden van de (volgens SGS Intronrapport of andere literatuur met bronverwijzing) aanwezige ZZS rekentool DCMR/OD ZHZ gebaseerd op TNO dan wel gelijkwaardige rekentool?

Welke maatregelen worden getroffen om stuifvorming tegen te gaan zoals nathouden? Welke reductie van emissies x% kan hiervoor worden gehanteerd?
b. Betreft het opslag van een stof met een hoge dampspanning die kan uitdampen waarbij diffuse emissies naar de lucht kunnen optreden van de (volgens SGS Intronrapport of andere literatuur met bronverwijzing) aanwezige ZZS?
c. Kunnen de (volgens SGS Intronrapport of andere monitoringsgegevens, literatuur met bronverwijzing) aanwezige ZZS in het opgeslagen materiaal in het oppervlaktewater terechtkomen dan wel op de riolering als indirecte lozing?
d. Is er, buiten de informatie in het SGS Intron-rapport of andere literatuur met bronverwijzing, kennis over de aanwezigheid van ZZS bij dit bedrijf (uit andere bronnen)?

Bijvoorbeeld een metaalrecycling bedrijf die legervoertuigen, spoorbruggen verwerkt waarbij de kans op Chroom VI aanwezig is.

Een bedrijf dat ZZS houdend afval levert aan een verwerker in een andere regio

Stap 3: Verwerken resultaten

De inventarisatie baseren op huidige aanwezige gegevens. Inclusief de beschikbare informatie van de primaire ontdoener.
Door het bedrijf worden de bevindingen op een zoveel mogelijk eenduidige wijze verwerkt en opgeslagen in het Excel-format en wordt opgestuurd naar het bevoegd gezag ter beoordeling.

Daar waar informatie (nog) ontbreekt wegens bijvoorbeeld gebrek aan ZZS gegevens (overige 1300, zoals op het moment dat er bepaalde stoffen geïdentificeerd zijn waarover meer informatie wenselijk is), zou onderzoek hiernaar moeten plaatsvinden.
Dit kan zijn op basis van het ontbreken van beschikbare metingen of Besluit melden dat nog niet is aangepast of mengstromen waarover in de literatuur geen beschikbare gegevens bekend over zijn etc. Het bedrijf wordt verzocht deze informatie te delen om vervolgens afspraken te kunnen maken over het beschikbaar stellen van deze informatie (kwantitatief) voor de langer termijn fase (zie paragraaf 3.3.2 langer termijn).

Stap 4: Handhavingstraject/ bestuurlijk traject

Daar waar een bedrijf in gebreke blijft (lees: de bovenstaande informatie niet binnen de gestelde termijn of helemaal niet aanlevert) volgt een handhavingstraject dan wel kan opschaling plaatsvinden richting bestuurder na verzoek om aanvullende gegevens.

Stap 5: Beoordeling ZZS-inventarisatie en communicatie met bedrijf

Naar aanleiding van stap 2 en 3 wordt door de Omgevingsdienst in opdracht van het bevoegd gezag de definitieve beoordeling opgesteld. Deze wordt middels een brief gecommuniceerd met het bedrijf.

3.2.2 Vervolgproject t.b.v. de langere termijn

Na 1 januari 2021 (einde termijn project inventarisatie ZZS) kan overgegaan worden tot de nadere analyse en gesprekken met de afvalbedrijven over het ontbreken van beschikbare informatie met betrekking tot de overige 1300 ZZS-stoffen en de potentiële ZZS.

Informatie wordt aangeleverd met betrekking tot gegevens die in een later stadium bekend zijn op basis van monitoring/meldingen, aanpassing van het SGS Intron rapport, dan wel door nadere afspraken met I&W. Afspraken moeten worden gemaakt over hoe die informatie kan worden verkregen, prioritering van afvalstromen, focus SGS Intron uitbreiding op termijn zou dan een update van de tabel van SGS-intron kunnen plaatsvinden en of deze leemtes bijvoorbeeld landelijk erkend worden. Hierover zullen overleggen plaatsvinden tussen partijen als vervolg op het overleg van 15 juni 2020. De afspraken zijn gemaakt voor de volgende fase (lange termijn) hierin zal worden bekeken hoe aanvullende/relevante informatie over ZZS in de afvalfase te verkrijgen is en zullen er botsproeven worden uitgevoerd. Alle partijen zijn het erover eens dat er gewerkt moet worden aan het uitbannen van ZZS als ze een risico vormen voor de volksgezondheid en het milieu.

Hieronder is een voorstel opgenomen voor de langer termijn afspraken met bedrijven.

Voorstel
Het is van belang om met de afvalbedrijven afspraken te maken over hoe dit langer durende traject aangepakt en geborgd kan worden. Het voorstel is om aan de bedrijven een plan van aanpak te vragen waarin zij uitwerken hoe zij continu streven naar het zo goed mogelijk in beeld brengen van (veranderingen in) ZZS-emissies.

- Welke informatie[1] wordt waar en hoe vaak opgevraagd?
- Worden analyses uitgevoerd?
- Hoe wordt gecontroleerd of de informatie nog actueel is?
- Welke informatie kan niet in beeld worden gebracht en wat zijn daar de oorzaken van?

Over de uitkomsten van het plan zal jaarlijks gerapporteerd moeten worden aan het bevoegd gezag. De aanpak betreft de invulling van een doorlopende **onderzoeksverplichting** naar ontbrekende informatie van ZZS.

Verder zal op basis van de aangeleverde gegevens van de oorzaken van ontbrekende gegevens het bevoegd gezag moeten bekijken of op Rijksniveau stappen ondernomen moeten worden om die informatie alsnog boven tafel te krijgen, zoals bijvoorbeeld het aanpassen van het Besluit melden.
Nederland zet zich in de Europese Unie in voor een gezamenlijke aanpak van de ZZS die niet als SVHC zijn opgenomen onder REACH.
.

Daarnaast zouden er op basis van nadere analyse en aanvullende gesprekken en input met/van deskundigen (o.a. Omgevingsdiensten, RIVM), indien juridisch mogelijk, voorschriften aan de vergunning(en) kunnen worden verbonden:

- Zoals de onderzoekverplichting naar het continu streven naar het zo goed mogelijk in beeld brengen van (veranderingen in) ZZS-emissies
- Met betrekking tot het uitvoeren van emissiemetingen (dan wel branchegericht afspraken tot metingen) naar de lucht en bemonsteringen, analyse van het afvalwater.

De uitvraag kan dan continue worden geactualiseerd op basis van de nieuwe inzichten om een meer kwantitatief beeld te krijgen van de ZZS-emissies. Het heeft de voorkeur dit landelijk af te stemmen.

[1] Soort afval, type ontdoener, herkomstlocatie, welke bronnen daarbij geraadpleegd zijn waaruit blijkt dat ze deze informatie ook echt niet beschikbaar is.

Bijlage 1. Bronnen voor gegevens over ZZS in afval

Onderstaande bronnen bevatten gegevens over mogelijk aanwezige ZZS in verschillende artikelen, producten of afvalstoffen.

- SGS Intron, Inventarisatie ZZS in afvalstoffen update 2019 (18-12-2019), Rapportno. A108010/R20190414a, Hofstra, 2019.Let hierbij op het gebruik van de laatste versie van het rapport
- Rijkswaterstaat, Handreiking risicoanalyse ZZS in afvalstoffen, 2018
- RIVM Advies voor een handreiking met afwegingskader risicoanalyse ZZS in afval, Rapportno. 2017-0168, Zweers et al., 2017.
- RIVM, Zeer Zorgwekkende Stoffen in de circulaire Maakindustrie, Rapportno. 2019-0123, van Kuppevelt en Klingenberg 2019
- Niet geleide emissies van stof en PM10 voor op- en overslagactiviteiten van droge bulkgoederen. Rekenmodel diffuse stofemissies. xlsx. TNO. DCMR/ODZHZ Excel sheet berekening
- Concentratiegrenswaarde voor ZZS in afvalstromen (RIVM Briefrapport 2017-099)
- Antwoordbrief ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (18-03-20) aan Vereniging Afvalbedrijven
- Besluit melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen

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. M.E. Holst-Touber
BEL/OMB

Telefoonnummer +31235143591
touberm@noord-holland.nl

Verzenddatum
26 NOV. 2020

Kenmerk
1139599/1520036

Uw kenmerk

Betreft: Voortgang uitvraag zeer zorgwekkende stoffen bij bedrijven.

Geachte leden,

In deze brief informeren wij u over de voortgang van de uitvraag naar (potentieel) zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) bij bedrijven. In deze brief leest u de stand van zaken tot en met 10 november 2020.

Achtergrond

Op 28 mei 2020 bent u geïnformeerd over de voortgang van de inventarisatie van ZZS bij de bedrijven waarvoor Gedeputeerde Staten (GS) onder de Wet algemene bepalingen Omgevingsrecht (Wabo) bevoegd gezag zijn.

De aanpak ZZS komt voort uit het Bestuurlijk Omgevingsberaad (BOb) van 25 april 2018. In dit overleg is het belang van een landelijke programmatische aanpak onderkend. In dit kader zijn op bestuurlijk niveau de voornaamste acties rond de uitvraag naar ZZS benoemd. Op 23 november 2018 bent u geïnformeerd over de verscherpte aanpak van (potentieel) ZZS bij de bedrijven.

De Omgevingsdiensten Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) en IJmond (ODIJ) voeren in opdracht van de provincie Noord-Holland de inventarisatie naar ZZS uit. Het doel van de uitvraag is dat we op 31 december 2020 een volledig en actueel inzicht in de emissies van ZZS richting lucht en water hebben. En eerste kwartaal 2021 een overzicht van welke vergunningen hierop aangepast moeten worden.

Leeswijzer

De voortgangsbrief is in twee delen gesplitst. Het eerste deel gaat over de voortgang en proces. Het tweede deel gaat over de ZZS-uitvraag aan de afvalbedrijven.

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

DEEL I

Voortgang uitvraag ZZS in het werkgebied van de OD NZKG

Alle 103[1] bedrijven die informatie moeten aanleveren in het werkgebied van de OD NZKG zijn gefaseerd uitgevraagd. Dit zijn 60 afvalbedrijven en 43 niet-afvalbedrijven.

Stand van zaken emissies naar lucht

- 40 niet-afvalbedrijven hebben informatie aangeleverd.
    - Daarvan hebben 25 bedrijven een volledig overzicht aangeleverd.
    - De bedrijven waarvan de informatie onvolledig is, zijn gevraagd om de aanvullende informatie alsnog aan te leveren.
- 3 niet-afvalbedrijven hebben geen informatie aangeleverd. Deze bedrijven zullen uiterlijk 31 december 2020 de beschikbare informatie over ZZS aanleveren.
- 30 van de 60 afvalbedrijven hebben nog geen informatie geleverd. Geen van de bedrijven heeft een volledig overzicht aangeleverd. Over de ZZS uitvraag bij afvalbedrijven is landelijk overleg met de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. De afvalbedrijven hebben in september de handreiking 'verzoek om informatie over ZZS afvalbedrijven' (verder: handreiking) en een hierop gebaseerde vragenlijst ontvangen ter verduidelijking van de uitvraag. De toelichting over de uitvraag ZZS voor afvalbedrijven volgt verderop in deze brief onder deel II.
- De ZZS inventarisatie bij Tata Steel ligt op schema.
- Op basis van de geleverde informatie van de bedrijven concluderen we dat op dit moment het maximaal toelaatbaar risiconiveau (MTR) niet wordt overschreden. Het MTR is de concentratie van een stof in het milieu waar beneden geen negatief effect is te verwachten.

Stand van zaken emissies naar water

Bij alle bedrijven wordt beoordeeld of indirecte lozingen (lozingen op het gemeentelijke riool) plaatsvinden en beoordeeld of daarbij ZZS-emissies worden verwacht. De waterschappen zijn adviseurs voor de indirecte lozingen.

- Bij 18 niet-afvalbedrijven is geconstateerd dat indirecte lozingen plaatsvinden.
- In totaal hebben 7 bedrijven een volledig overzicht aangeleverd.

Voortgang uitvraag ZZS in het werkgebied van de ODIJ

In het werkgebied van de ODIJ zijn 5 bedrijven uitgevraagd.

---

[1] In brief van 28 mei stonden 113 bedrijven vermeld. De wijzigingen in de aantallen heeft te maken met o.a. bedrijven die zijn beëindigd, nog niet in werking zijn en wijzigingen van bevoegd gezag.

- Van 2 bedrijven wordt in de huidige situatie geen emissie van ZZS verwacht.
- Bij 1 bedrijf is een vooraankondiging dwangsom opgesteld, vanwege het niet aanleveren van gegevens binnen de gestelde termijn conform de vergunning. Voor de vooraankondiging last onder dwangsom is uitstel van de termijn verleend.
- Bij de overige 2 (afval)bedrijven is wel informatie aangeleverd over de te verwachten ZZS, maar wordt conform de handreiking gevraagd om (op termijn) aanvullende gegevens aan te leveren.

DEEL II

Uitvraag ZZS bij de afvalbranche

In relatie tot de uitvraag van ZZS aan de afvalbedrijven zijn de provincies tegen meerdere knelpunten aangelopen. De reden hiervoor is weergegeven in de brief van 28 mei 2020. Kort gezegd: vanuit de brancheverenigingen is landelijk behoefte aan uniformering in de wijze waarop bedrijven door de omgevingsdiensten worden bevraagd. Daarnaast hebben zij behoefte aan landelijke afspraken over de uitvraag ZZS. Dit aangezien niet alle informatie over ZZS voorhanden is in de afvalstromen. Om tot uniformering te komen hebben de provincies een gezamenlijke handreiking opgesteld (zie bijlage 1) en heeft de OD NZKG deze en een hierop gebaseerde vragenlijst aan de afvalbedrijven in september 2020 verstrekt ter verduidelijking van de eerdere uitvraag. De handreiking is op 3 september goedgekeurd door de Bestuurlijke adviescommissie Milieu, Toezicht en Handhaving van IPO (BAC MTH). Op basis van de handreiking hebben nu ongeveer twee keer zoveel afvalbedrijven informatie aangeleverd.

Gefaseerde aanpak

Provincies hebben besloten de ZZS-uitvraag voor afvalbedrijven gefaseerd aan te pakken. Dit doen we omdat we het noodzakelijk vinden om landelijke afspraken te maken met de brancheverenigingen over de geconstateerde knelpunten. Deze gefaseerde aanpak zoals opgenomen in de handreiking betekent dat in 2020 de uitvraag voor afvalbedrijven zich toespitst op circa 300 ZZS in plaats van alle ZZS en potentieel ZZS. Van de circa 300 ZZS is bekend dat deze aanwezig zijn in afvalstromen op basis van een eerdere inventarisatie na ZZS in afvalstromen.
Afspraken zijn gemaakt met de branchevereniging voor de volgende fase (lange termijn, doorlopend na 1 januari 2021). Daarin bekijken we hoe aanvullende informatie over ZZS in de afvalstromen te verkrijgen is. De uitvraag naar de overige ZZS-emissies wordt dan ook in 2021 en 2022 gecontinueerd.

Consequenties
Zodoende wordt deels tegemoet gekomen aan de bestuurlijke toezegging met betrekking tot de provinciale ZZS-uitvraag tot 31 december 2020. Anderzijds wordt een reëel tijdpad gekozen voor deze omvangrijke uitdaging.
Hiermee geven de provincies gehoor aan de zorgen die de brancheverenigingen landelijk uitten en is een gezamenlijk afgestemde en daardoor gedragen aanpak mogelijk.

Vooruitblik
We verwachten dat alle niet-afvalbedrijven uiterlijk 31 december 2020 de beschikbare informatie over ZZS aanleveren. Deze informatie wordt in het eerste kwartaal van 2021door de OD NZKG beoordeeld.
We verwachten dat voor de afvalbedrijven nog niet alle informatie beschikbaar en beoordeeld is voor 31 december 2020. Dit komt doordat de afvalbedrijven de handreiking en een hierop gebaseerde vragenlijst in september ontvingen. En door de vele vragen die de afvalbedrijven nog stellen aan de OD NKZG. De OD NZKG stuurt op het tijdig verkrijgen en beoordelen van gegevens en heeft hiervoor extra capaciteit beschikbaar gesteld.
Voor het aspect indirecte lozing kan wellicht niet voor alle relevante dossiers de beoordeling hebben plaatsgevonden voor 31 december 2020. Dit komt doordat het advies van het betreffende waterschap ontbreekt of door de kwaliteit van de door het bedrijf aangeleverde lozingsdata.

Wij vertrouwen erop u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

1. Handreiking verzoek om informatie over ZZS afvalbedrijven d.d. 3 september 2020

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4944
Extern Zaak ID	1512752
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	4
Omschrijving	Landbouw: Afdoening motie 40-2020 Provinciale pacht tijdens corona (B-agenda NLG 11-01-2021)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	30 november 2020

Toelichting

Op 18 mei 2020 hebben Provinciale Staten een motie aangenomen waarin zij Gedeputeerde Staten oproepen om, gelet op de coronacrisis, ondersteuning van land- en tuinbouwers door de provincie Noord-Holland te onderzoeken. In een brief lichten Gedeputeerde Staten toe hoe zij deze motie uitvoeren.

Motie: Provinciale pacht tijdens Corona

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op maandag 18 mei 2020,

Constaterende dat

- De maatregelen tegen het coronavirus veel impact hebben op de samenleving in Noord-Holland.

- De bodem van de gevolgen van het coronavirus nog niet bereikt is en daardoor de financiële, economische en sociale gevolgen nog niet te overzien zijn.

- Nog weinig bekend is over de structurele (economische) schade die de coronacrisis zal veroorzaken.

- Verschillende provincies actie ondernemen om hun burgers, bedrijven en instellingen van steun en informatie te voorzien in deze moeilijke tijden.

Overwegende dat

- De provincie jaarlijks 3,5 miljoen aan pachtinkomsten ontvangt.

- Sommige boeren en tuinders in de problemen komen door de Coronacrisis en hun producten niet op de lokale of wereldwijde markt kunnen verkopen.

- Boeren en tuinders verwachten het komende half jaar bijna 5 miljard schade te lijden door de coronacrisis.

- Het kabinet een extra noodpakket toegezegd heeft van 650 miljoen euro.

Draagt het College van GS op

- Te onderzoeken welke aanvullende maatregelen zij kan nemen om boeren en tuinders te ondersteunen, bijvoorbeeld door de lokale vraag te stimuleren.

- Soepel om te gaan met het innen van pachtgelden en boeren en tuinders die dat nodig hebben uitstel te verlenen.

en gaan over tot de orde van de dag.

Dennis Heijnen (CDA) Michel Klein (ChristenUnie)

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
mw. S.B. Fens
BEL/GND

Telefoonnummer +31235144335
fenss@noord-holland.nl

Verzenddatum

26 NOV. 2020

Kenmerk
1512752/1512806

Uw kenmerk

Betreft: Afdoening motie 40-2020 Provinciale pacht tijdens corona

Geachte leden,

Graag informeren wij u over de afdoening van motie nummer 40-2020 met als onderwerp 'Provinciale pacht tijdens corona'.

Inleiding
De betreffende motie is aangenomen in uw vergadering van 18 mei 2020 en als bijlage bij deze brief toegevoegd. In de motie draagt u ons twee zaken op:

1. te onderzoeken welke aanvullende maatregelen wij kunnen nemen om boeren en tuinders te ondersteunen, bijvoorbeeld door de lokale vraag te stimuleren;
2. soepel om te gaan met het innen van pachtgelden en boeren en tuinders die dat nodig hebben, uitstel te verlenen.

Verzoek 1: Aanvullende maatregelen om boeren en tuinders te ondersteunen
Mede op basis van de inzet van Greenports Nederland zijn knelpunten in de sierteelt landelijk opgepakt en landelijk geagendeerd. Er is financiële steun door het Rijk beschikbaar gesteld voor de sierteelt en specifieke onderdelen van de voedingstuinbouw. Tevens is een voorschot inkomenssteun GLB voor akkerbouw en veeteelt mogelijk. Voorst zijn er generieke maatregelen tot stand gekomen waar bedrijven en ondernemers in de land- en tuinbouw en visserij een beroep op kunnen doen.
Gelet op de tweede golf van Corona is het crisisoverleg van tuinbouworganisaties met Greenports Nederland weer hervat.

Wij nemen deel aan Voedsel Verbindt, een netwerk dat zich inzet voor een duurzaam, regionaal en circulair voedselsysteem in de regio.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Van daaruit kijken wij ook naar ondersteuning van regionale initiatieven, zoals de acties om het overschot van aardappelen naar de stad te brengen van Slow Food Nederland.

Met betrekking tot het stimuleren van de lokale vraag verwijzen wij u naar de nog vast te stellen Voedselvisie, die naar verwachting begin 2021 aan u wordt voorgelegd.

Vooralsnog is er nog geen directe vraag om extra maatregelen aan de provincie gesteld en zijn de signalen dat het in eerste instantie voor een deel van de sectoren nu wordt gezien als een slecht jaar. Er is op dit moment geen aanleiding om nu specifiek agrarische bedrijven te ondersteunen. Wij volgen de ontwikkelingen.

Verzoek 2: soepel omgaan met het innen van pachtgelden
De te ontvangen pachtgelden voor het pachtseizoen 2020 bedragen ruim € 1 miljoen. In juli zijn hiervoor ruim 200 facturen verzonden. Hierin is het aanbod opgenomen, dat pachters contact op kunnen nemen om een betalingsregeling af te sluiten. Van dit aanbod hebben 4 debiteuren gebruik gemaakt.

Het coronavirus en de afgekondigde maatregelen houden ons dagelijks leven en werken nog steeds in de klem. Er van uitgaande dat de financiële gevolgen van deze crisis bij agrarische ondernemers nog lang voelbaar zullen zijn, zullen wij ook bij de facturatie van de pachtgelden in 2021 afwegen of het aanbod voor een betalingsregeling weer dient te worden opgenomen.

Tot slot
Wij stellen u voor om motie 40-2020 als afgedaan te beschouwen.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Bijlage:
- motie 40-2020 'Provinciale pacht tijdens corona'

Wat ontbreekt in de Bossenstrategie?

Naar aanleiding van onze recente mailing over onvolledigheden in de Bossenstrategie kregen we diverse vragen.
Het is verheugend dat er brede belangstelling bestaat voor de Bossenstrategie. Er bestaat veel verwarring over dit onderwerp. Burgers voelen op hun klompen aan, dat bossen vanuit ivoren torens worden beheerd.
Op 18 November j.l. is de Bossenstrategie aangeboden aan de Tweede Kamer. Uit de tekst blijkt:

a. Er is niet naar bezorgde burgers geluisterd, evenmin zal dat in de toekomst verbeteren. De landelijke en provinciale projectcoördinatoren hebben voorafgaand aan het eerste concept van de bossenstrategie toegezegd, dat wij zouden worden betrokken. Echter, dat gebeurde pas op het moment dat het concept al was verstuurd. Vervolgens hebben wij herstel afgedwongen en besprekingen met excursies in het veld georganiseerd voor de projectcoördinatoren. Tijdens het laatste overleg (26 juni 2020) werd het onderwerp 'burgerparticipatie' uitvoerig behandeld, met wetenschappelijke inbreng. Van de suggesties is in de huidige tekst niets terug te vinden. Behalve dan de vrijblijvende aanbeveling, dat burgers betrokken moeten worden. Er wordt bovendien voorbij gegaan aan onze voorbeelden waarbij burgers – in gevallen dat bossen of bomen in onze ogen onnodig werden gesloopt - over voldoende kennis beschikken om als gelijkwaardige gesprekspartners te dienen voor Provincies en terrein beherende instanties. Vooral waar het gaat om bossen in de eigen omgeving. Wij vrezen dat in de toekomst de bezorgde burger opnieuw wordt afgescheept met een rammelende uitleg. Overleg in een stadium voorafgaand aan de besluitvorming is er nog steeds niet bij.
b. Onze bij herhaling gedane aanbeveling om - voorafgaand aan de opstelling van de Bossenstrategie - **de landelijke bosinventarisatie af te wachten of versneld af te maken, werd niet opgevolgd**. **Evenmin werd een evaluatie van het natuurbeleid en het klimaatbeleid - voor zover relevant voor dit onderwerp - uitgevoerd**. Daardoor valt niet vast te stellen in welke mate de huidige voorstellen in de Bossenstrategie zullen bijdragen aan de behoefte aan meer biodiversiteit, aan betere houtvoorziening c.q. aan de vastlegging van CO_2 . Onze interpretatie is dat het slopen van bestaande bossen zal doorgaan en dat de gezamenlijke capaciteit van bossen (en andere natuurterreinen) om de klimaatdoelen te ondersteunen, steeds verder zal afnemen.

Uit de ***landelijke bosinventarisatie***, die in 2013 voor de zesde keer werd afgerond, bleek dat de toestand van het Nederlandse bos tendeerde naar achteruitgang. De oppervlakte nam af, maar de kwaliteiten nog sterker. In de *onjuiste veronderstelling* dat zogenaamde exoten hier

niet thuishoren en dat de natuur het zelf wel kan beheren, werden en worden nog steeds belangrijke boomsoorten verwijderd. Ook is er onvoldoende verzorging om een goed groeiend gemengd bos voor de toekomst te krijgen. Er wordt sinds de zware stormen gebrekkig verjongd, terwijl grote grazers en oogstmachines waardevolle opslag (natuurlijke verjonging) mogen verorberen. In 2013 werd al vastgesteld dat de *aanwas* in onze bossen achterbleef, terwijl de *houtvoorraad* toenam. Die *combinatie* is een teken dat de toekomstige duurzame functievervulling onder druk staat. Zowel ten aanzien van ***biodiversiteit*** als ten aanzien van de ***houtvoorziening*** (*geringer aanbod van hout voor duurzame verwerking).*
Verder dragen bossen met afnemende aanwas in steeds geringere mate bij aan de onttrekking van CO_2 uit de atmosfeer.
Doordat bosomvormingen, gebrekkige verjonging en achterstand in dunning al decennia lang het bosbeeld bepalen, zal het uitermate lang duren aleer het vermogen van bossen - om weer een stijgende aanwas te krijgen - op peil is te brengen. Met de huidige voorstellen in de Bossenstrategie zal dat helaas helemaal niet gebeuren. Zonder extra aanplant van goed gekeurd en getest uitgangsmateriaal in het algemeen en van Douglas, lariks en meer goed groeiende bomen op zandgronden in het bijzonder, kan een stijgende aanwas niet gerealiseerd worden. Bovendien vergt het een aanzienlijke toename van Populieren in het landschap.

Bij de opstelling van de huidige versie van de Bossenstrategie zijn ten onrechte te veel problemen ten aanzien van groei en vitaliteit van bomen aan een veranderend klimaat toegeschreven. Er is zeker invloed van droogte waarneembaar, maar vooral speelt de achterstand in beheer een rol. Er is bovendien onvoldoende gebruik gemaakt van kennis over de geschiktheid van groeiplaats voor bepaalde boomsoorten. Ook is het gebruik van op onze omstandigheden getoetst uitgangsmateriaal voor verjonging verwaarloosd.

Inmiddels zijn de oppervlakten aan bos, lanen en singels nog verder afgenomen Onder meer door omvorming tot cultuurlandschappen. Ook zijn chips nodig voor biomassa centrales. Dergelijke vernielingen en het gebruik van biomassa voor energie leveren in het kader van het klimaatbeleid een onnodige verhoging van de uitstoot. In de Bossenstrategie wordt dit niet opgepakt.

De verschillende aan het overleg deelnemende partijen riepen meestal subjectieve voorkeuren, vooral waar de subsidiepotten op gericht zijn of waar men zich deskundig over waande. Voor de instandhouding en ontwikkeling van bossen, lanen en singels is weinig subsidie beschikbaar. Voor de omvorming (vernieling) van bossen bestaan vette subsidiepotten.

De landelijke bosinventarisatie en aansluitende onafhankelijke evaluaties van het natuurbeleid dienen dus, voorafgaand aan het opstellen van een definitieve Bossenstrategie, afgemaakt te worden.

Zonder inzicht in deze effecten valt geen goede Bossenstrategie op te stellen.

Mèt dit inzicht zal verder duidelijk kunnen worden :

- Dat het huidige bosareaal behouden en beter beheerd moet worden, gericht op de ontwikkeling van toekomstige oude bossystemen en op voldoende aanwas om CO_2 te kunnen vastleggen.
- Dat de termen 'productiebos', 'multifunctioneel bos', 'natuurbos' etc. als onderscheiding niets toevoegen, omdat het stadia (beelden) zijn in de ontwikkeling naar oude, waardevolle systemen. Binnen elk stadium zijn momenteel toestanden vast te stellen waarbij het beheer onvoldoende is gericht op duurzame, oudere systemen. Biodiversiteit en houtvoorziening moeten daarbij op verschillende momenten in de bosontwikkeling worden geoptimaliseerd. Men veronderstelt in de huidige tekst zelfs dat op den duur intensief gemengde bossen al bij aanleg te realiseren vallen. Bossystemen beginnen echter, ook in de natuur, met een simpele samenstelling van snelle groeiers. Pas op latere leeftijd valt daarin variatie aan te brengen. De basislessen van de bosontwikkeling worden onvoldoende onderkend in de plannen.
- Dat 'Richtlijnen voor PRO SILVA bosbeheer c.q. natuurvolgend bosbeheer' (https://www.knbv.nl/commissies/pro-silva) weliswaar behulpzaam kunnen zijn bij de beeldvorming over bos, maar in hun uitwerking naar receptmatige uitvoering van maatregelen zullen neigen. Zonder de ambities uit de Bossenstrategie valt daarmee te leven, maar met die ambities voldoen die richtlijnen niet.
  Dat heeft onder meer te maken met een tijdige inpassing van schaduw verdragende c.q. licht behoevende boomsoorten in het zich ontwikkelende bos, waar nu meer aandacht voor houtaanwas nodig is.
- Dat het blindelings introduceren van boomsoorten uit andere streken geen gezond uitgangspunt vormt. Gebruik van bestaand, getest uitgangsmateriaal levert de minste risico's.
  Boomsoorten uit zuidelijker regio's in Europa zijn ook vroeger wel getest en leverden over het algemeen veel kreupelhout, wat in het kader van het klimaatbeleid averechts werkt (weinig aanwas voor CO2 vastlegging en veel resthout bij verwerking tot duurzame houtproducten).
- Dat het bemesten van bossen weinig oplost, wanneer niet de juiste boomsoortenkeuze bij bepaalde groeiplaatsen heeft plaats gevonden. Het is voorbarig om nu al praktijk bemestingen uit te voeren terwijl er nog geen informatie beschikbaar is dat het gaat werken. Bemestingsproeven in het verleden hebben niet of nauwelijks de resultaten geleverd die men toen verwachtte.
- Dat de criteria voor duurzaam bosbeheer (FSC* en PEFC) - waar in de huidige opzet kritiekloos mee wordt omgegaan - onvoldoende rekening houden met het op peil houden van de houtaanwas, hetgeen zowel voor de houtvoorziening (inclusief klimaat) als voor de biodiversiteit negatief uitpakt. Ook wordt het belang van de instandhouding van het bosareaal onvoldoende erkend.

*(*FSC is geen garantie voor duurzaam bosbeheer EN het is geen enkele garantie voor behoud van het bos. Zie ook: https://fsc-watch.com/tag/artedocumentary/*
De European Academies Science Advisory Council (EASAC) zegt onder meer over FSC:
Ieder land mag het moduleren naar zijn eigen wetten, er is geen (internationale) garantie op behoud biodiversiteit".

Uiteraard beklemtonen wij het belang van bosuitbreiding en van lanen en singels. Maar in de Bossenstrategie behoort dan wel aandacht te zijn voor de problemen rond de beschikbaarheid van gronden in relatie tot volwaardig bos.

Als in het algemeen voor meer biodiversiteit wordt gepleit dan zal dat – naast de biodiversiteit die bij de verschillende stadia van de bosontwikkeling behoort - voornamelijk met extensivering van de landbouw mogelijk zijn. De beschikbaarheid van gronden voor bosuitbreiding zal dan beperkt blijven.

Er gaat een overdreven belangstelling uit naar zogenaamde 'windbossen', 'bossen gemengd met behuizing', 'voedselbossen' en 'trees for travel'. Die initiatieven zijn lovenswaardig, maar hebben weinig te maken met Bossenstrategie of met klimaatdoelen.

Er is een dringende noodzaak om juist nu alle aandacht te richten op behoud van het nog bestaande bos en - waar mogelijk – dat met volwaardig bos uit te breiden.

Verdere aantasting van bos en landschap (zogenaamd natuurherstel, PAS, windmolens en zonnepanelen voor energietransitie etc.) is uit den boze.

Meer informatie op www.bos-en-bomenbescherming.nl

Mocht u vragen hebben dan horen wij die graag.

Met vriendelijke groet,

Namens het Landelijk Netwerk Bossen-en Bomenbescherming,

Marjan Houpt, Bomenstichting Achterhoek
Mieke Vodegel, Stichting De Woudreus
Joke Volkers, Stichting ter behoud van het Schoorlse-en Noord-Kennemerduingebied

November 2020

Nieuwsbrief

Deze nieuwsbrief is een uitgave van de OD NZKG en verschijnt ieder kwartaal. De nieuwsbrief is bedoeld om het Bestuur te informeren.

Dec 2020

LEAP genomineerd voor Computable Awards

Samen met andere partijen werkt de OD NZKG aan een programma voor flinke energiebesparing bij datacenters: LEAP (Lower Energy Acceleration Program). Leuk nieuws: ons initiatief is genomineerd voor de Computable Awards 2020. Ict-vakblad Computable heeft tien partijen en projecten, waaronder LEAP, genomineerd voor de Computable Awards 2020 in de categorie Duurzaamheid & MVO.
De winnaar per categorie wordt bekendgemaakt tijdens een show op 24 november.

Visie bodeminformatiesysteem en de Week van het BIS



Ons visiedocument 'Het Bodeminformatiesysteem in de Omgevingswet' is klaar. In het BIS moeten straks alle bodemdata staan. Onze visie is dat iedereen met één klik op de kaart inzicht krijgt: snel, actueel, grondig en compleet. Vanuit verbinding met anderen en met transparante data-governance. En ook: gebruiksvriendelijk, kosteloos, toegankelijk (dus platform-onafhankelijk) en begrijpelijk gepresenteerd. De bedoeling was om de visie te presenteren en bespreken op het seminar voor bodemexperts en opdrachtgevers in september. Vanwege aangescherpte coronamaatregelen moesten we dit helaas cancelen. Nu hebben we een online variant gepland: van 11 t/m 15 januari 2021 is 'De Week van het BIS'. Tijdens deze week zijn er elke dag interessante presentaties van experts uit het werkveld en bespreken we onze visie met bodemexperts uit het hele land.



Strafrechtelijke vervolging Tata Steel na proces-verbaal OD NZKG

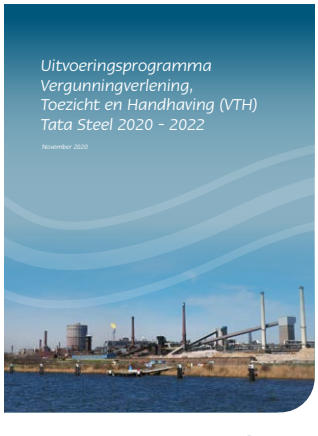
Het Openbaar Ministerie (OM) is voornemens Tata Steel te vervolgen omdat zij in 2018 stofverspreiding op meer dan twee meter uit de bron hebben veroorzaakt. Ze zouden hebben verzuimd de bron vochtig te houden om stofverspreiding te voorkomen. Daarnaast start het OM een tweede strafrechtelijk onderzoek 'naar een rechtspersoon gevestigd op het terrein van Tata vanwege meerdere stofemissies als gevolg van handelingen met slakken' ('grafietregens' in 2018 en 2019). Toezichthouders en opsporingsambtenaren van de OD NZKG hebben in 2018 intensief samengewerkt om deze zaken bij het OM te krijgen. Het opstellen van een proces-verbaal en het betrekken van het OM volgt uit de Landelijke Handhavingsstrategie.

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied



Online bewoners bijeenkomst Tuindorp Oostzaan

Sinds de zomer van 2019 werkt een multidisciplinair team van collega's van de OD NZKG aan de geurproblematiek in Tuindorp Oostzaan. Hier ervaren bewoners de laatste jaren meer overlast en zij vermoeden dat dit vooral bij kunstmestfabriek ICL vandaan komt. De inspanningen om de problematiek inzichtelijk te maken voor bewoners werpt zijn vruchten af. De bewoners meenemen in de aanpak van de OD NZKG werkt goed. Bijvoorbeeld met de flyer waarop je in één oogopslag ziet welke veroorzakers er zijn en welke acties de OD NZKG onderneemt. Tijdens een online bewonersbijeenkomst eind oktober spraken de bewoners hun waardering voor de aanpak van de OD NZKG uit.



Uitvoeringsprogramma VTH taken Tata Steel

De afgelopen maanden is door het Programmateam Tata Steel hard gewerkt aan het opstellen van het uitvoeringsprogramma VTH taken. Vergunningen verder aanscherpen, processen versnellen, toezicht en handhaving intensiveren en meer zichtbaar en aanspreekbaar zijn richting de omgeving. Dit zijn de belangrijkste elementen uit het 'Uitvoeringsprogramma VTH-taken Tata Steel 2020-2022' dat de OD NZKG half november gelanceerd heeft. In dit programma wordt uiteengezet hoe de OD NZKG invulling geeft aan de ambities uit het Programma Tata Steel 2020-2050 dat de provincie en de drie IJmondgemeenten eveneens gepubliceerd hebben.

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

WKO Experttool wint publieksprijs Handhaving en Toezicht 2020



Onze WKO (warmte koude opslag) Experttool heeft bij de verkiezingen voor de Innovatieprijs Handhaving en Toezicht 2020 de publieksprijs in de wacht gesleept. Deze prijs is een bevestiging van de vooruitstrevende aanpak van de OD NZKG waarbij informatie gestuurd werken steeds meer de norm is. Er is uitgebreid campagne gevoerd om zoveel mogelijk stemmen te werven voor onze inzending. Het promotiefilmpje bij de Hermitage werd meer dan 600 keer bekeken op YouTube. Het winnen van de prijs is een groot compliment aan alle collega's die zoveel uren in deze tool hebben gestoken en zo'n mooi product hebben opgeleverd. Een mooie opsteker in deze tijd!



Regionale werkgroepen werken samen aan de Omgevingswet

Samen met de regionale implementatiecoach Omgevingswet (RIO) trekken 19 overheden en ketenpartners in het Noordzeekanaalgebied in de vorm van regionale werkgroepen samen op naar 1 januari 2022. Het gaat om een veelomvattende interbestuurlijke samenwerking in de regio. De koplopers in de regio delen hun ervaringen. Door nieuwe onderwerpen samen op te pakken, vindt een efficiency-slag plaats. Door wensen en mogelijke afspraken gezamenlijk te inventariseren, weten de bestuursorganen van elkaar hoe ze tegen de Omgevingswet aankijken en welke aanpak ze hebben. En weten de bestuursorganen van elkaar te leren, processen op elkaar af te stemmen en zo versneld en slim de implementatie te voltooien.Het project is volledig digitaal en laat zien dat daadkrachtig samenwerken onder alle corona-maatregelen mogelijk is en handzame producten oplevert. Wij lopen hiermee als regio voorop en inmiddels is naar aanleiding van dit initiatief ook de regio Noord-Holland Noord en IJmond gestart met de regionale werkgroepen.



Toezicht op afstand: test met video

De coronamaatregelen maken het voor inspecteurs soms lastig om inspecties uit te voeren. De OD NZKG experimenteert met inspecties op afstand via video. Hierbij wordt eveneens beoordeeld of videocontroles geschikt zijn om ook ná het coronatijdperk blijvend in te zetten. Onlangs werden de eerste proeven uitgevoerd.

VTH OD in actie bij herstel ingestorte kademuur Grimburgwal

Het VTH projectteam bruggen en kademuren draagt namens OD NZKG en de stadsdelen van gemeente Amsterdam zorg voor de VTH taken voor het herstel van deze kade. Hiernaast ook voor het herstel van vele kilometers gemeentelijke kademuren en tientallen bruggen in de stad. Op 1 september 2020 verzakte de kade bij de Grimburgwal in Amsterdam over een lengte van bijna 30 meter. Het ingestorte deel van de kademuur kwam in het water terecht. Uit voorzorg is het universiteitsgebouw 2 weken buiten gebruik geweest. In november en december 2020 wordt de kade hersteld met een veiligheidsconstructie van stalen damwanden. Het gebouw van de Universiteit van Amsterdam en de kade met de balustraden, lantaarnpalen en dekstenen vormen samen een rijksmonument. De monumentale status van de kade en het naastgelegen gebouw stelt hoge eisen aan het vernieuwen van de kade.



Nieuwe visie op de werkplek

De gedachte om de Ebbehout anders te gebruiken en meer tijd- en plaats onafhankelijk te werken, speelt al langer bij de OD NZKG. Flexwerken, te weinig plek op kantoor, files en lange reistijden; dat zou toch anders moeten kunnen. Met de Coronacrisis kwam de gedachtegang over een nieuwe visie op werk in een stroomversnelling en de directie heeft de visie vormgegeven. Het fundament van de visie bestaat uit de voordelen behouden van het werken in Coronatijd én nieuwe vormen voor wat we nu zo missen: het sociale contact en elkaar ontmoeten. De visie is toegelicht in teamsessies waar ruimte was voor input en vragen. Dit waren positieve en opbouwende sessies van waaruit we vanaf januari 2021 de visie verder vorm kunnen geven.

Werkbezoek Den Ouden



Sinds 2015 klagen bewoners van de woonwijk naast groenrecycling Den Ouden in Muiderberg over stank. Jeroen Olthof, gedeputeerde Leefbaarheid en Jorrit Eijbersen, wethouder Gooise Meren, brachten op 4 september met drie collega's van de OD NZKG een bezoek aan Den Ouden. Het werkbezoek startte met een (corona-proof) rondleiding over het terrein, waarbij het bedrijf heeft uitgelegd wat hun werkzaamheden zijn. Den Ouden gaf aan vooral in te willen zetten op duurzaamheid en circulariteit met hun groenrecycling. Er is gesproken over het voorkomen van stank en betere communicatie naar de omgeving. Gedeputeerde Olthof heeft onze positie als bevoegd gezag benadrukt en het bedrijf verzocht om samen met ons te zorgen dat geurbeperkende maatregelen worden vastgelegd in de vergunning.



OD NZKG in coronatijd

Ook bij de OD NZKG is thuiswerken voorlopig nog het devies. Dat is niet voor iedereen even makkelijk. De Teammanagers houden een extra vinger aan de pols en binnenkort maken we het voor de collega's die het echt nodig hebben mogelijk om deels op kantoor te werken. Uiteraard met inachtneming van alle maatregelen. Daarnaast houden we de moed erin met verbindende rubrieken op intranet, het organiseren van inspirerende lezingen en ontvingen alle collega's een ansichtkaart vanuit de directie.
Daarnaast organiseren teams onderling een pubquiz en zorgen collega's gelukkig ook voor elkaar.



Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	5008
Extern Zaak ID	1509335
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	7
Omschrijving	Energie en Klimaat: Biomassa uit Zee en afdoen M62-2015 (B-agenda RWK 11-01-2021)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

Op 9 november 2015 is de PS motie M62 09-11 ingediend. GS hebben de motie in uitvoering genomen. TNO Energy Transition, het Nationaal Instituut voor Onderzoek der Zee (NIOZ) en Wageningen Marine Research (WMR) hebben een gezamenlijk projectplan ingediend. Het resultaat is het Rapport 'Plantaardige Biomassa uit Zee'. Naar aanleiding van de marktanalyse bleek een knelpunt rondom het veilig en verantwoord gebruik van zeewier. Onderzoekers bevelen aan om zeewier te telen onder gecontroleerde condities via intensieve aquacultuur. Onderzoekers geven ook aan dat de zeewiereconomie een goede doorstart kan maken. Om dit mogelijk te maken vormt de provincie Noord-Holland een verbindende schakel tussen de onderzoekers en bedrijven aan de ene kant en het zeewierplatform van de Stichting Noordzeeboerderij in Den Haag aan de andere kant. GS verzoeken Provinciale Staten om de genoemde Motie af te doen.

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. M. de Vries
BEL/IOT

Telefoonnummer +31235144087
vriesma@noord-holland.nl

Verzenddatum
26 NOV. 2020

Kenmerk
1509335/1509337

Uw kenmerk

Betreft: Rapport Plantaardige Biomassa uit Zee

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: Rapport Plantaardige Biomassa uit Zee.

Inleiding

Op 9 november 2015 hebben uw Staten motie M62 09-11 aangenomen. Wij hebben deze motie over het gebruik van zeewier als volgt uitgevoerd.

TNO Energy Transition, het Nationaal Instituut voor Onderzoek der Zee (NIOZ) en Wageningen Marine Research (WMR) hebben een gezamenlijk projectplan ingediend. Het resultaat is het Rapport 'Plantaardige Biomassa uit Zee'. Naar aanleiding van de marktanalyse bleek er een knelpunt rondom het veilig en verantwoord gebruik van zeewier. Onderzoekers bevelen aan om zeewier te telen onder gecontroleerde condities via intensieve aquacultuur. Onderzoekers geven ook aan dat de zeewiereconomie een goede doorstart kan maken. Om dit mogelijk te maken is een verbinding tussen de betrokken onderzoekers en bedrijven en het zeewierplatform van de Stichting Noordzeeboerderij in Den Haag een kans die de betrokkenen kunnen benutten.

In deze brief leest u eerst een toelichting op de motie, gevolgd door de context van de uitvoering. Daarna volgt een beschrijving van het proces, de uitvoering, het resultaat van het onderzoek en de spin-off.

Uitvoering motie

Toelichting motie Provinciale Staten

Op 9 november 2015 hebben uw Staten motie 'Zeewier als Energiebron' (M62 09-11) aangenomen. Deze motie werd ingediend door D66 en de VVD en luidde als volgt:

PS dragen het college van Gedeputeerde Staten (GS) op:

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

- te onderzoeken welke mogelijkheden er vanuit Noord-Holland zijn voor zeewierteelt;

- alles in het werk te stellen om de kennis beschikbaar te stellen, duurzame initiatieven te bundelen en lokale partnerschappen te organiseren;

- deze vorm van duurzame energieproductie mee te nemen bij het opstellen van de beleidsagenda energietransitie.

Een belangrijke aanleiding was in hoeverre zeewier kan worden gezien als mogelijk alternatief voor windenergie.

Context voor de uitvoering van de motie

In de Startnotitie Energie Transitie van oktober 2015 werd als één van de prioritaire acties 'het ontwikkelen van de circulaire economie' (bio-based economy) genoemd.

In het vorige coalitieakkoord (2015-2019) van de Provincie Noord-Holland was biomassa uit zee als onderdeel van de circulaire economie, één van de speerpunten. Het huidige coalitieakkoord (2019-2023) bouwt hierop voort.

In de 'Actieagenda circulaire economie 2017-2020' als concrete uitwerking van het 'Ontwikkelingsperspectief circulaire economie' van mei 2017 worden de toepassingsmogelijkheden van zeewier genoemd als onderdeel van het spoor 'Productie schone grondstoffen'.

Proces

Voor de uitvoering van de motie hebben TNO Energy Transition (voorheen ECN, part of TNO), het Koninklijk Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee (NIOZ) en Wageningen Marine Research (WMR) het projectplan 'Plantaardige Biomassa uit Zee' ingediend bij de Provincie Noord-Holland. Wij hebben € 300.000 subsidie verleend voor de uitvoering van dit onderzoek.

Uitvoering

Als onderdeel van het totale onderzoeksproces is op 7 november 2018 binnen het complex van TNO Energy Transition in Petten het Zeewierlaboratorium geopend. Tijdens deze opening waren een aantal leden van uw Staten aanwezig. Het doel van het zeewierlaboratorium was om de kennis omtrent zeewier snel uit te kunnen breiden, zowel voor het onderzoeksinstituut zelf, als voor ondernemers van buiten.

De zoektocht naar de mogelijkheden van zeewierteelt, de uitbreiding van kennismogelijkheden en het stimuleren van het organiseren van lokale partnerschappen ('zeewierketens') bleken langer te duren dan verwacht. Redenen hiervoor waren de volgende:

- Het kweken van zeewier in vivo (in het wild) kan alleen zeer gecontroleerd en dit kan op de Noordzee niet op grote schaal vanwege de vervuilde en druk bevaren en bezette Noordzee.

- Er zijn zeer veel verschillende soorten zeewier met diverse verschillende eigenschappen.

- Niet alle soorten zeewier kunnen binnen Nederland (Noord-Holland) groeien vanwege het klimaat.

Daarnaast veranderden tijdens het onderzoek de inzichten over het gebruik van zeewier als middel voor energieproductie. In recente adviezen van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en de Sociaal Economische Raad (SER) wordt het Rijk geadviseerd om biomassa slechts te gebruiken voor laagwaardige energetische doeleinden in het geval er geen alternatieven zijn. Zeewier valt hier ook onder. Tijdens het onderzoek bleek echter ook dat andere meer hoogwaardige toepassingen van zeewier talloos zijn. Zeewier is als hernieuwbare grondstof duurzaam en kan worden gebruikt als vervanger van fossiele equivalenten. Zo kan het dienen als grondstof voor medicijnen, voedsel, diervoeder en kunnen er diverse producten van de vezels worden gemaakt zoals isolatiemateriaal voor de bouw en bijvoorbeeld voor bankjes, wegwijzers en bermpaaltjes.

Resultaat

Het project 'Plantaardige Biomassa uit Zee' is nu gereed en heeft een mix van academische kennis en pionierende ondernemingen georganiseerd rondom faciliteiten in de provincie Noord-Holland opgeleverd. Dit is dankzij de marktanalyse, de opzet van een kennisnetwerk en een concreet ontwerp van een zeewierketen die bedrijvigheid aantrekt. Het uiteindelijke doel van het project om investeringen en duurzame economische activiteiten in de zeewiersector aan te trekken om te komen tot de realisatie van een semi-commerciële zeewierketen, is nog in ontwikkeling.

Zeewier verschijnt in de vorm van verschillende producten steeds meer op de markt. Het is helder geworden dat er veel bedrijven zijn die zeewier graag als bron zouden willen aanwenden op korte termijn. Bij de grote bedrijven vinden ook al productontwikkelingen met zeewieren plaats. Naar aanleiding van de marktanalyse bleek er een knelpunt rondom het veilig en verantwoord gebruik van zeewier. Het gevolg daarvan is dat deze producten van zeewier vaak niet de markt op mogen, omdat het basis product zeewier niet traceerbaar is waar het vandaan komt, niet het gehele jaar door geleverd kan worden, het niet van hoge consistente kwaliteit en niet gecertificeerd is.

Om tot veilige en verantwoorde producten te kunnen komen, bevelen onderzoekers aan om zeewier te telen onder gecontroleerde condities via intensieve aquacultuur. Om dit te realiseren is SeaWeedTECH (als private onderneming opvolger van Seaweed Valley) opgericht. Verder versterkt door de kennis en kunde van TNO Energy Transition, WMR, en NIOZ kan de zeewiereconomie hiermee een goede doorstart maken. Bij verdere opschaling en na beantwoording van kennisvragen, kan succesvolle commerciële teelt op zee volgens de onderzoekers mogelijk worden.

Spin off

Naast onderzoeksinstellingen als TNO Energy Transition, het NIOZ en de WMR zijn er diverse bedrijven die op de een of andere wijze met

zeewier zijn verbonden. Naast SeaWeedTECH zijn dat diverse start-ups en grow-ups. We zien zeewierraffinaderijen, kwekers, fabrikanten van zaden, ontwerpers, pioniers/adviseurs/onderzoekers en verwerkers van zeewier. Veel kennis over en toepassing van zeewier bevindt zich verspreid bij deze diverse onderzoeksinstellingen en bedrijven. Een grote stap voorwaarts die gezien wordt, is als deze bedrijven zich bundelen om met de kennis, kunde en menskracht de toepassing van zeewier verder te brengen.

In de nieuwe concept 'Actieagenda circulaire economie 2021-2025' staat 'Onderzoek naar kansen en mogelijkheden voor de productie van bio-grondstoffen (ander woord voor biomassa) in Noord-Holland' als één van de actiepunten vermeld. Het doel van dat actiepunt is om meer productie van bio-grondstoffen om te zetten als alternatief voor niet-circulaire grondstoffen.

MKB-bedrijven (waaronder ook start-ups en grow-ups) kunnen een beroep blijven doen op de provinciale Noord-Hollandse stimuleringsinstrumenten. Dit zijn onder meer GO!NH (versnellingsprogramma om nieuwe producten sneller in de markt te zetten). Tevens kan gebruik gemaakt worden van PIM (advisering voor financiering), het Innovatiefonds NH (vroege fase-innovatie) en het participatiefonds PDENH (stimulering investeringen).

Als afronding van deze motie zal de provincie Noord-Holland de bedrijven en onderzoeksinstellingen zo nodig in contact brengen met het landelijk werkende zeewierplatform van de Stichting Noordzeeboerderij in Den Haag. Dit zeewierplatform is opgericht en gestart in 2014 en vormt een community voor zeewierpioniers, ingenieurs, ondernemers, vissers, energiebedrijven, onderzoekers en beleidsmakers. Het is een plek voor kennisontwikkeling en -deling en inspiratie. De Stichting Noordzeeboerderij wil de zeewiersector versnellen en versterken. Dat doet zij door te werken aan een gezonde en sterke waardeketen, in en vanuit Nederland.

Tot slot

Wij verzoeken, als u zich kunt vinden in ons voorstel, dat motie M62 09-11 als afgehandeld kan worden beschouwd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

3 bijlage(n)

- Rapport 'Plantaardige Biomassa uit Zee'
- Opdracht 'Plantaardige Biomassa uit Zee'
- Motie M62 09-11

PLANTAARDIGE BIOMASSA UIT ZEE

ACHTERGROND EN PROJECTPLAN

BIJLAGE BIJ SUBSIDIEAANVRAAG

VOOR DE PROVINCIE NOORD-HOLLAND

VERTROUWELIJK

Aangeboden door :







WAGENINGEN
UNIVERSITY & RESEARCH

NIOZ

ECN

CONTENTS

Samenvatting 3

Achtergrond 4

Inleiding 4

Waarom zeewier? 5

Het belang van een ketenbenadering 7

Waarom in Noord-Holland? 8

Vergezichten; wenkende perspectieven 10

Het ProjectPLAN 12

Doel van het project 12

Structuur van het project 12

Projectmatige uitwerking 14

1 FASE 1 Marktanalyse en ontwikkeling van de zeewierketen 14

2 FASE 2 Samenwerken in NH; Denken en DOEN. 17

3 Fase 3: Plan voor een semi-commerciële zeewierketen 19

Projectmanagement, Planning en Budget 20

Governance 22

Looptijd en planning 23

Budget 24

VERTROUWELIJK

SAMENVATTING

Zeewier is een wereldwijd groeiende markt. Zeewier heeft de belofte in zich om oplossingen te bieden voor grote mondiale uitdagingen; een basis voor de circulaire economie bijvoorbeeld middels een alternatieve duurzame eiwitbron of een bron voor biofuels. Oplossingen voor problemen van wereldniveau.

Dit detail project plan bij de subsidieaanvraag dat voor u ligt geeft invulling aan de motie die de fracties van D66 en VVD in de Provinciale Staten van Noord-Holland hebben ingediend en die door het provinciebestuur is overgenomen (Statenvoordracht 70: Zeewier als energiebron). Deze motie heeft de volgende opdrachten:

- te onderzoeken welke mogelijkheden er vanuit Noord-Holland zijn voor zeewierteelt;
- alles in het werk te stellen om de kennis beschikbaar te stellen, duurzame initiatieven te bundelen en lokale partnerschappen te organiseren
- deze vorm van duurzame energieproductie mee te nemen bij het opstellen van de beleidsagenda energietransitie

In een reactie heeft de Provincie Noord-Holland de ambitie uitgesproken om maximaal in te spelen op de ontwikkelende zeewiermarkt. Dit plan van de Noord-Hollandse kennisinstituten is een combinatie van ‘denken’ en ‘doen’; een mix van academische kennis en pionierende ondernemingen georganiseerd rondom de bestaande faciliteiten in Noord-Holland. Het doel van het project is om investeringen en economische activiteiten in de zeewier sector aan te trekken naar de Provincie Noord-Holland. Het middel hiertoe is een kennisinfrastructuur op te bouwen die gericht is op ontwikkeling van de relevante kennis, bedrijvigheid en innovatie. Het plan is opgebouwd in drie fases.

1 Een marktanalyse van de gehele zeewierketen gericht op de vraag waar in de keten de grootste kansen liggen voor economische ontwikkeling.
2 Opzetten van een kennisnetwerk; interactie tussen wetenschappers en ondernemers gericht op innovaties en start ups.
3 Een concreet ontwerp van een zeewierwaardeketen; een semi-commerciële zeewierketen die opschaalbaar is en bedrijvigheid aantrekt.

Met dit plan willen de opstellers invulling geven aan Statenvoordracht 70: Zeewier als energiebron door voor te sorteren op de groeiende interesse voor zeewier en ervoor zorgen dat de ontwikkeling van een zeewierketen en de daarmee gepaard gaande investeringen en banen in Noord-Holland terecht komen.

VERTROUWELIJK

ACHTERGROND

In het Coalitieakkoord[1] van de Provincie Noord-Holland is biomassa uit zee, als onderdeel van de circulaire economie, één van de speerpunten. In de Start Notitie Energie Transitie[2] wordt hierop aansluitend als één van de prioritaire acties 'het ontwikkelen van circulaire economie' (bio-based economy) genoemd. Met ontwikkeling wordt bedoeld: *het aantrekken van onderzoeksprogramma's, mobiliseren van kennisinstellingen, kennisgeneratie en kennisverwaarding met economische ontwikkeling van de regio als gevolg.*

Op 7 november 2015 heeft de Provinciale Staten van de Provincie NH een motie[3] aangenomen met als onderwerp: Zeewier als energiebron. Met het bekrachtigen van deze motie heeft het Provinciebestuur te kennen gegeven alle kansen op het gebied van zeewier in Provincie NH te zullen benutten. In het bijzonder heeft de Provincie de volgende doelen in de motie geformuleerd:

1. In beeld brengen van de kansen die zeewier voor de regio biedt,
2. Bundeling van lokaal aanwezige kennis en initiatieven,
3. Opnemen van zeewier als sleutelthema in de nieuw op te stellen Beleidsagenda Energietransitie.

Dit plan speelt in op de eerste 2 doelen van de motie.

INLEIDING

Zeewier staat meer en meer in de belangstelling. Diverse pioniers weten van zeewier business te maken. Dit zijn kleine bedrijven die op bescheiden schaal zeewier 'plukken', telen of verhandelen. Deze 'early adaptors' hebben veel invloed op de zichtbaarheid van zeewier voor de consument. Minder zichtbaar zijn de al lang bestaande industriële stromen van zeewier en zeewierproducten vanuit Azië. De prijzen zijn laag, maar kwaliteit en duurzaamheid zijn niet gegarandeerd. De groeiende behoefte aan grondstoffen én de groeiende behoefte aan duurzame producten maakt dat men in West Europa meer en meer mogelijkheden ziet voor zeewierteelt en -toepassingen.

Een aantal kennisinstellingen en grote bedrijven zijn bezig in Nederland een Nationaal Zeewier Programma op te starten; een programma dat stap voor stap toewerkt naar zeewierteelt en -verwerking op industriële schaal. Een coalitie die gezamenlijk aan de slag gaat om de ontbrekende schakels in de zeewierketen in te vullen. Het betreft hier een samenwerking van koplopers op wereldniveau: de maritieme sector, de land- en

[1] *Coalitieakkoord Noord-Holland 2015 – 2019*
[2] *Start Notitie Energie Transitie, Provincie NH, Oktober 2015, Kenmerk 689623/689628*
[3] *Zeewier als energiebron, D66/VVD motie, 9-Nov-15,*

VERTROUWELIJK

tuinbouwsector en de voedingsmiddelensector. Ook beschikt Nederland over een sterke chemie- en energiesector. Doordat deze partijen gaan samenwerken zal Nederland aan de basis komen te staan van een nieuwe duurzame industriële sector: duurzame productie van eiwitten en koolwaterstoffen uit plantaardige biomassa uit zee (zie ook Intermezzo op pagina 8).

Het voorliggende plan richt op het aantrekken van werkgelegenheid en investeringen in de zeewier sector naar de Provincie Noord-Holland. Het middel hiertoe is het opbouwen van een regionale kennisinfrastructuur, in samenhang met Nationale Zeewier Programma (pagina 8). Hierdoor willen de drie initiatiefnemers van dit plan ervoor zorgen dat de ontwikkeling van een industriële zeewierketen en de daarmee gepaard gaande onderzoeksinvesteringen en groei van de werkgelegenheid tenminste voor een groot deel in Noord-Holland terecht komen.

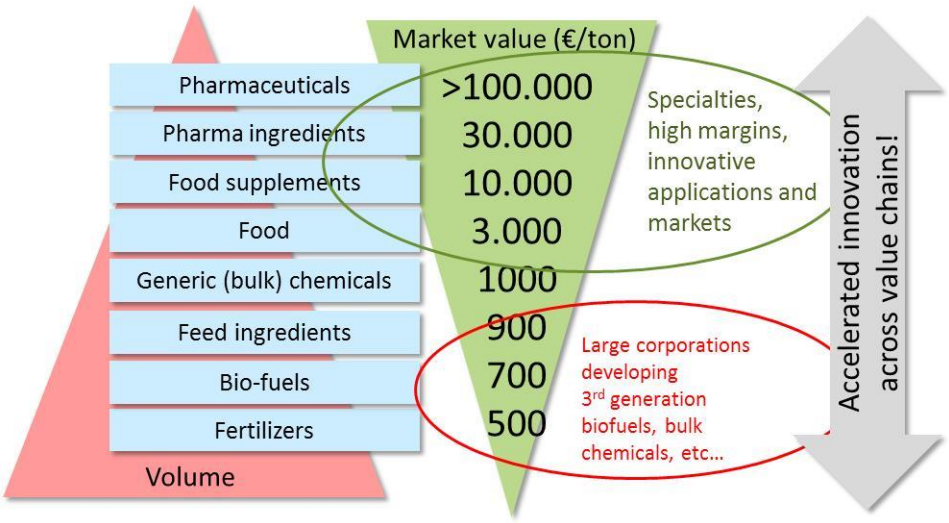
WAAROM ZEEWIER?

De wereldbevolking groeit en daarmee de behoefte aan voedsel, materialen en energie. Dit wordt ook als Stress Nexus aangeduid. Met name eiwitten en koolwaterstoffen worden schaars. De wijze waarop de wereld hierin nu voorziet is milieubelastend en leidt tot toenemende schaarste. Kortom, het is niet duurzaam en op termijn onhoudbaar.

Voor oplossingen van de Stress Nexus lanceerde de EU het programma Blue Growth; duurzame economische ontwikkelingen op zee. Immers de aarde heeft meer zee dan land en bovendien wonen er geen mensen. In zoutwater groeien vele organismen (dus geen schaars zoetwater nodig) en de stromende zee zorgt voor een continue aanvoer van voedingsstoffen.

Zeewier heeft een indrukwekkende hoeveelheid toepassingen: voor humane voeding of voedingsproducten, diervoeder, farmacie, cosmetica en energie. Verder voldoet zeewier aan de waarde piramide van groene grondstoffen; er zitten heel kostbare bestanddelen in, vaak in kleine hoeveelheden. De bulk producten zijn vaak laagwaardig.

VERTROUWELIJK



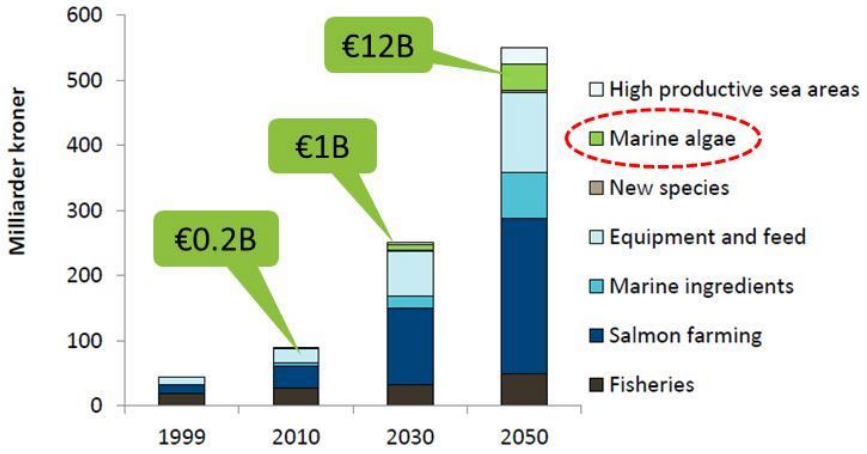
Figuur 1; Toepassingen van zeewier en daarbij behorende marktprijzen.

Zeewier groeit overal, van pool tot evenaar en groeit bovendien snel. Per jaar kan er 35 ton droge stof geoogst worden van één ha zeewier. Zeewiersoorten verschillen qua samenstelling: sommige soorten hebben hoge eiwitgehaltes, andere hebben juist meer suikers. Daarbij wordt de chemische samenstelling ook nog eens bepaald door de groeiomstandigheden en het seizoen. Zeewierteelt biedt de gelegenheid om hierin te optimaliseren. Optimalisatie van een zeewiersoort (bijvoorbeeld door veredeling en/of geoptimaliseerde teelttechnieken) gericht op een maximaal suikergehalte zou kunnen leiden tot zeewieren die een goede energiebron kunnen zijn. Maar met zeewier kunnen we meer. Bepaalde soorten bevatten bijvoorbeeld veel eiwitten en zijn daarmee veelbelovend als component in voedingsmiddelen en diervoeder industrie.

Ook in andere EU landen wint zeewier aan belangstelling. In Noorwegen, Ierland en Frankrijk wordt zeewier als een belangrijke groeisector gezien. Tot nu toe komt meer dan 90% van de zeewier die in Europa wordt geproduceerd van wilde oogst. Op den duur is dit niet duurzaam en moet overgestapt worden op een duurzame teelt op zee.

In Noorwegen wordt het zeewier geteeld in combinatie met zalmboerderijen. Het zeewier gebruikt de nutriënten die bij de zalmteelt vrijkomen. Het zeewier wordt vervolgens verwerkt in het voer voor de zalm. Daarbij zorgt zeewier voor een habitat voor de predatoren van de zeeluis, waardoor de zalmen hier minder last van hebben. In Noorwegen wordt er nu rond 300 miljoen euro in de zeewiersector omgezet en men verwacht dat dit groeit tot 1 miljard euro in 2030.
NB: Een van oorsprong Noord-Hollands bedrijf, Hortimare, is de voorloper op het gebied van ontwerp en realisatie van zeewierteeltsystemen in Noorwegen.

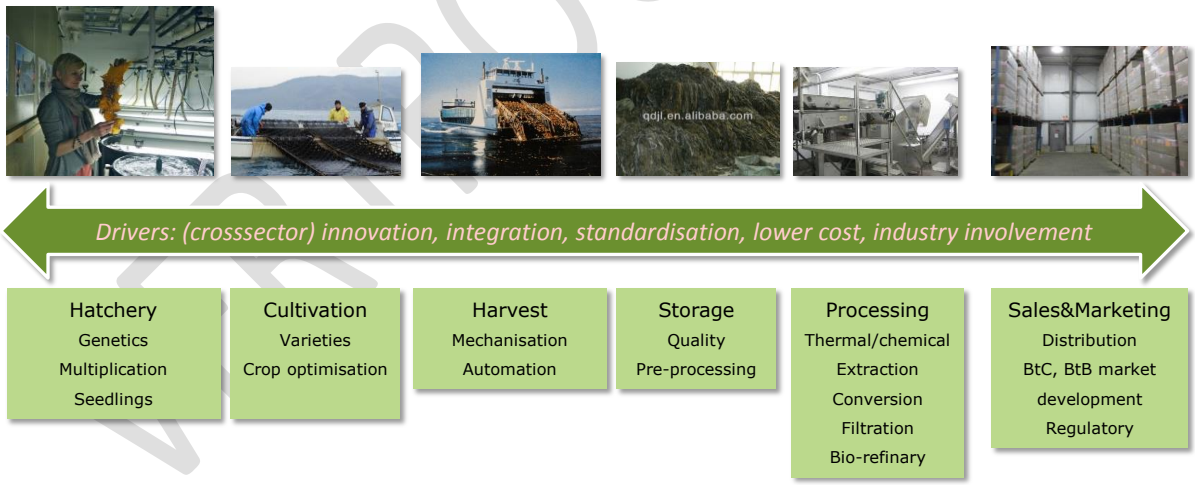
VERTROUWELIJK



Figuur 2; Noorwegen voorziet een sterke groei van 'zeewier' segment van de marine industrie

HET BELANG VAN EEN KETENBENADERING

Het nut van zeewier lijkt evident. Om zeewier tot een duurzame industriële sector te laten uitgroeien moet de gehele keten beschouwd worden; van verdeling, teelt, oogst, transport, opslag en verwerking tot halffabricaat of eindproduct.



Figuur 3; een zeewierketen; Alle onderdelen hebben met elkaar te maken. De soort zeewier dicteert de oogsttechniek, en bepaalt de eindproducten. Maar ook de wijze van telen is bepalend voor de kwaliteit en de hoeveelheid van het eindproduct.

In 2015 hebben 5 toegepaste onderzoeksinstituten samengewerkt aan een studie die gericht was op de gehele waardeketen van zeewier. De belangrijkste conclusie was (o.a.) dat de waarde van zeewier verhoogd zou moeten worden. Dit kan gebeuren door (natuurlijke) veredeling van zeewiersoorten, door een verdere ontwikkeling van de teelt- en oogsttechnieken en door een verdere ontwikkeling van de procestechnologie (bio-

VERTROUWELIJK

raffinage).
Door veredeling en betere teelt- en oogsttechnieken kunnen er én hoogwaardigere stoffen geëxtraheerd worden, én hogere opbrengsten gerealiseerd worden. Een verder ontwikkelde procestechnologie kan ertoe leiden dat elke kilo zeewier volledig benut wordt.

Een andere belangrijke conclusie was dat samenwerking langs de gehele keten van belang is voor een succesvolle ontwikkeling. Immers de teelt- en oogsttechniek (maritieme techniek) beïnvloedt de samenstelling van zeewier (biologie, fysiologie), en dat is weer van belang voor de optimale procestechnologie (chemie). Het belangrijkste argument voor samenwerking is echter het gegeven dat zeewier nooit rendabel wordt als het voor één toepassing wordt ingezet. Cascadering via bio-raffinage is de sleutel om de maximale waarde uit zeewier te halen. Hiervoor is samenwerking nodig tussen verschillende disciplines: voedingsmiddeltechnologen, chemici en energie specialisten. Maar ook tussen sectoren: voedingsmiddelenindustrie, diervoederproducenten, chemische industrie en energie-industrie.

Intermezzo: Het Nationale Zeewier Programma

De studie heeft ertoe geleid dat de Nederlandse toegepaste kennisorganisaties, verenigd in de TO2 federatie, het initiatief genomen om een Nationaal Zeewier Programma op te zetten. Daartoe wordt thans een coalitie geformeerd van kennisinstellingen (TO2 instituten aangevuld met NIOZ) en bedrijven die een rol willen spelen in een nieuwe zeewiersector (o.m. producenten van voedingsmiddelen en diervoeders, marine contractors, chemie-en procestechnologie bedrijven en energiemaatschappijen). Doel van het Nationaal Zeewier Programma is het ontwikkelen van duurzame zeewier waardeketens, opschalen van duurzame teelt- en oogsttechnieken voor zeewier op volle zee en de verwerking van zeewier tot bruikbare producten in onshore installaties. Deelnemende partijen zullen gezamenlijk de definitieve scope van het programma vaststellen (de uitdagingen en de doelstellingen) en een uitvoeringsplan opstellen voor een periode van 4 tot 6 jaar. De coalitie zal gezamenlijk publieke en private financiering verwerven voor de nog te ontwikkelen kennis en technologie en voor opzetten van waardeketens middels pilot- en demonstratie-installaties.

WAAROM IN NOORD-HOLLAND?

De Provincie NH beschikt over een uitstekende ligging en herbergt de juiste partijen, kennis en kunde voor pilotstudies en demonstratieprojecten op het gebied van zeewier. Dit wordt krachtig geïllustreerd door onderstaande figuur.

VERTROUWELIJK



Figuur 4; ***relevante partijen en initiatieven die maken dat de Provincie Noord-Holland bij uitstek geschikt is voor de ontwikkeling van zeewierketens. Uiteraard is de ligging aan de Noordzee en de Waddenzee het allerbelangrijkste voordeel; zowel luwte van de Waddenzee als de ruimte op de Noordzee zijn binnen handbereik om pilots en demonstratieprojecten op te zetten.***

Het NIOZ heeft in 2014 het Zeewiercentrum op Texel (www.nioz.nl/zeewiercentrum) geopend. Deze moderne onderzoeksfaciliteit biedt ruimte en mogelijkheden voor fysiologisch, ecologisch en genetisch onderzoek aan zeewier. Daarmee is dit centrum een belangrijke faciliteit in het nationale én internationale zeewieronderzoek.

ECN heeft kennis en experimentele installaties op het gebied van bio-raffinage en –processing waarmee suikers uit zeewier kunnen worden geïsoleerd. ECN draagt de expertise bij op het gebied van de processing van zeewier.

WMR, als onderdeel van de Wageningen Universiteit, heeft expertise en ervaring met aquacultuur, met name van mosselen en oesters. Daarnaast kent WMR de visserijsector en heeft ervaring met uitwisseling van kennis en praktijk middels kenniskringen.

De zeewiermarkt wordt nu vooral gedomineerd door de ‘early adopters’, dynamische ondernemers die durven te investeren, maar wel op een korte termijn ‘return on investments’ verlangen. Ze investeren heel gericht, vaak in materiaal. Een aantal toonaangevende voorbeelden hiervan zijn gevestigd binnen de provinciegrenzen van Noord-Holland. Om enkele te noemen: Hortimare (Heerhugowaard), Zilt Proefbedrijf (Den Hoorn, Texel), I Sea Pasta (Enkhuizen / Amsterdam), Waddenwier (Texel), DANVOS (eiwitextractie

VERTROUWELIJK

uit zeewier, Opperdoes) en Zeewierboerderij IJmond (www. zeeboerderij-**ijmond**.nl). Deze ondernemers zien business, weten financiering voor hun investeringen aan te boren en starten een bedrijf met een sterke focus en een snelle return on investment. Deze partijen zijn trendsetters, maar kunnen niet investeren in onderzoek omdat dit te hoge investeringen zijn met een te lange terugverdientijd. Zowel fundamenteel als toegepast onderzoek zullen essentieel zijn voor het op lange termijn laten slagen van deze initiatieven.

VERGEZICHTEN; WENKENDE PERSPECTIEVEN

Waar hebben we het over als we “ontwikkelingen in de zeewiermarkt” opschrijven? Welke idealistische vergezichten verleiden de ondernemers, de beleidsambtenaren en de wetenschappers? Hieronder schetsen we twee vergezichten die niet alleen gebaseerd zijn op idealen, maar die een basis hebben van betrouwbare uitgangspunten. Vergezichten die nu al leidend zijn voor beleidsontwikkelingen op landelijk niveau. Bijvoorbeeld rondom offshore windparken. Er is nu beleid in ontwikkeling dat het mogelijk moet maken om offshore windmolenparken ook te gebruiken voor andere doeleinden. Er zijn ondernemende vissers die een multipurpose vaartuig ontwikkelen waarmee ze naast de traditionele visserij ook werkzaamheden in een windmolenpark kunnen uitvoeren van onderhoud tot aquacultuur.

De twee schetsen van vergezichten hieronder maakt de ambitie van de Provincie concreet. De vergezichten illustreren het mogelijke resultaat van een zeewierontwikkeling als Noord-Holland daarin een actieve rol speelt. Met het projectplan dat daarna wordt beschreven, wordt invulling gegeven aan die ambitie. Het figuur toont de samenhang tussen het hier beschreven Projectplan, het Nationaal Zeewier Programma en de twee geschetste vergezichten.

VERGEZICHT 1: WAAR WE OVER 5 JAAR WILLEN STAAN

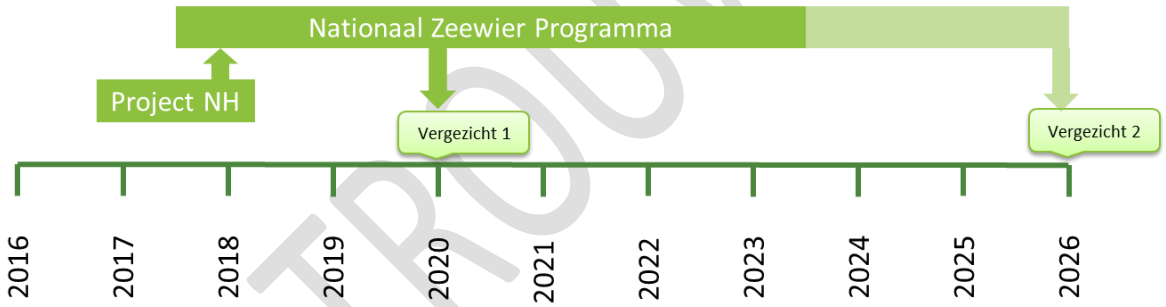
2020: Offshore testveld en zeewier bio-raffinage. Het op suikergehalte geoptimaliseerde zeewier wordt geteeld voor de kust van Noord-Holland op een zorgvuldig gekozen locatie van 0.5-1 ha, gebruik makend van het meest moderne kennis op het gebied van plantgenetica en teelttechniek. Biomassa wordt opgeslagen en gebruikt voor de verdere bewerkingen. Het hoge percentage suiker maakt zeewier zeer aantrekkelijk als duurzame energie- en koolstofbron met veel mogelijkheden voor een goede business case via coproductie van hoogwaardige chemicaliën. ECN en NIOZ hebben een kennispositie opgebouwd rondom zowel teelt als bioraffinage van zeewier en algen. WMR’s extractietechnologie kan hier ook uitstekend toegepast worden.

VERTROUWELIJK

VERGEZICHT 2; WAAR WE OVER 10 JAAR WILLEN STAAN

2026: Het eerste offshore windpark geïntegreerd met zeewierteelt. Vanuit Noord-Holland (IJmuiden en Den Helder) wordt het eerste windpark gebouwd inclusief een zeewierteelt installatie. Partijen in Noord-Holland leveren de kennis voor teelt en verwerking van zeewier. Met zeewier als additionele bron voor suiker kan Noord-Holland naast het predicaat "Seaweed valley" ook nog het predicaat "Sugar Delta" krijgen. De Noord-Hollandse initiatieven op gebied van zeewier kunnen prima worden gecombineerd met initiatieven in Zuid Holland, Brabant en Zeeland op het gebied van de circulaire economie.

> *Intermezzo: Als alle toekomstige Nederlandse windenergie parken op de Noordzee (circa 1000 km^2) óók benut gaan worden voor de teelt van zeewier dan kunnen naast de elektriciteit voor 5 miljoen huishoudens ook nog eens 600.000 koeien worden gevoed en 300.000 auto's rijden (25.000 km/jr.). Kortom, wind levert enkel elektriciteit. Wind plus zeewierteelt levert elektriciteit, voedsel en transportbrandstof. En dit is nog zonder enige ontwikkeling op het gebied van veredeling, betere teeltechnieken en optimalisatie van productieprocessen.*



Figuur 5; Relatie van het hier voorgestelde project met het Nationaal Zeewier Programma en de beschreven vergezichten waarmee de ambitie wordt geïllustreerd.

VERTROUWELIJK

HET PROJECTPLAN

DOEL VAN HET PROJECT

Doel van het project is het aantrekken van investeringen en werkgelegenheid in de zeewiersector in de Provincie NH. Het middel hiertoe is opbouwen van een kennisinfrastructuur gericht op ontwikkeling van de relevante kennis, bedrijvigheid en innovatie voor deze om toekomstige investeringen en werkgelegenheid.

De middelen om dit doel te realiseren zijn te vatten onder 'denken en doen'. Om bovenstaand doel te bereiken willen we goed nadenken en de juiste dingen doen. *Denken zonder doen* leidt niet tot een resultaat, *doen zonder denken* leidt vaak niet tot de juiste resultaten.

STRUCTUUR VAN HET PROJECT

Een nadere uitwerking leidt tot de volgende 3 fases die de kern vormen van dit project.

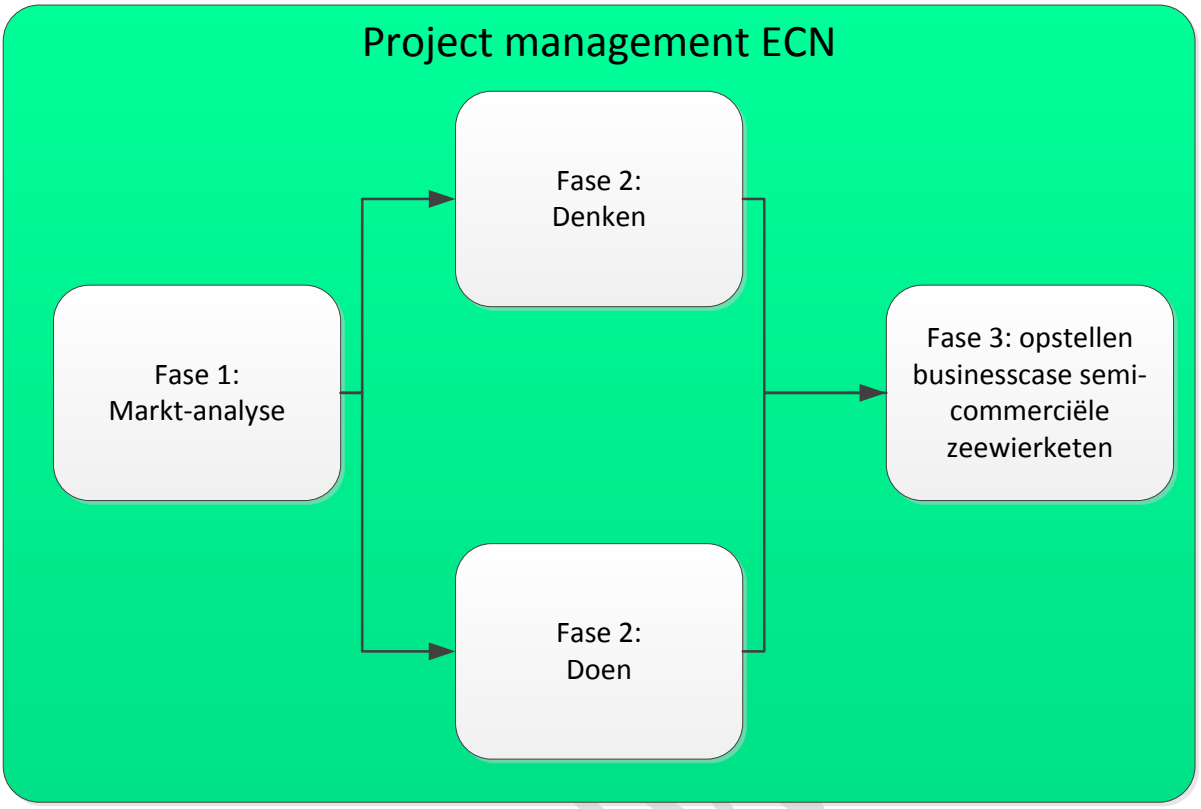
1 Marktanalyse: uitwerken van een gedegen analyse van de zeewierketen (teelt-oogst-opslag-processing) waarin wordt aangegeven op welke onderdelen van de zeewierketen de Provincie Noord-Holland zich het beste kan richten gegeven de aanwezige unieke kennis en kunde. Deze analyse biedt niet alleen handvatten voor de kennisinstellingen en de bedrijven, maar vormt ook de basis voor het treffen van juiste voorbereidingen en het innemen van de juiste positie ten aanzien van een ontwikkelende zeewierketen.

2 Deze ketens vormen de basis van het opzetten van een samenwerking tussen kennisinstituten en ondernemers gericht op het ontwikkelen van innovatieve technieken teneinde een goede (concurrentie) positie te verkrijgen. Dit betekent versterken van de bestaande kracht van de Provincie Noord-Holland.

3 Een concreet plan van een complete zeewier waardeketen dat een opstap vormt naar de verdere opschalingen en kennis-en technologieontwikkeling mogelijk maakt. Zo'n (semi-)commerciële productieketen van zeewier die opschaalbaar is zal een landelijke aantrekkingskracht uitoefenen op financiers (inclusief Rijksoverheid).

Het project is onderverdeeld in drie fases, met na fase 1 en 2 een GO/NO GO moment. In onderstaand figuur wordt de structuur van het project geïllustreerd en laat de samenhang tussen de fases zien:

VERTROUWELIJK



Figuur 6; Structuur van het project.

Het overall resultaat van dit project is een uitgewerkt en gedragen advies aan het provinciebestuur. Dat advies geeft aan hoe de regio aansluiting kan vinden bij en, optimaal voorbereid is op, het Nationaal Zeewier Programma[4] en andere (inter)nationale ontwikkelingen op het gebied van zeewier.

VERTROUW

[4] *Zie ook Intermezzo op pagina 8.*

PROJECTMATIGE UITWERKING

Hierna wordt beschreven hoe deze fases projectmatig worden aangepakt. De doelen worden geschetst en de concrete taken, deliverables en milestones worden beschreven. De planning kunt u vinden in de volgende sectie.

1 FASE 1 MARKTANALYSE EN ONTWIKKELING VAN DE ZEEWIERKETEN

Deze marktverkenning 'snijdt aan twee kanten' en:

I. biedt inzicht waar in de zeewierketen de beste kansen liggen voor Noord-Holland.
II. is richtinggevend voor de kennisinvesteringen: waar zijn de innovaties het meest urgent? Waar kunnen innovatieve technieken het grootste verschil maken?

De verkenning wordt geen academisch stuk dat los staat van de werkelijkheid; de kennis en kunde van de bedrijven worden meegenomen. Het resultaat zal een rapport zijn dat onder andere de volgende punten behandelt (in willekeurige volgorde):

- Producten (bijvoorbeeld halffabricaten) die uit zeewier kunnen worden geproduceerd, de marktwaarde van deze producten rekening houdend met alternatieve/concurrerende productie, inschatting van hoeveelheid product per ton zeewier rekening houdend met verschillende zeewiersoorten/teeltvariaties.
- Interesse van marktpartijen voor producten uit zeewier en motieven om deze producten te willen afnemen (bijvoorbeeld meerwaarde van zeewier t.o.v. alternatieven). Dit zijn zowel partijen binnen de Provincie als daarbuiten. Een afnemer van een zeewier product geproduceerd in de Provincie kan zich b.v. buiten de Provincie bevinden.
- Indicatie van benodigde schaalgrootte van de productieketen (omvang van de vraag versus productiekosten).
- Uitwerken van een aantal zeewier business cases: en het bepalen welke business cases het eerst commercieel haalbaar worden (bijvoorbeeld vanwege beperkte schaalgrootte en relatief hoge marktwaarde).
- Identificatie van partijen die nodig zijn voor de verschillende deelstappen in de zeewierketen waarmee de business cases kunnen worden gerealiseerd.
- Inventarisatie van de al beschikbare kennis, kunde en technologie zowel binnen de Provincie als nationaal en internationaal.
- Op welke onderdelen kennis- en technologieontwikkeling nodig is en hoe daarbij optimaal gebruik kan worden gemaakt van de in de Provincie al aanwezige competenties bij bedrijven en kennisinstellingen.

VERTROUWELIJK

Taak 1.1: In kaart brengen potentiële marktpartijen.

WMR, NIOZ, en ECN brengen, in samenwerking met PNH, de partijen in kaart die van belang zijn voor zeewierketens. Dit zijn niet alleen bedrijven die bekend zijn bij de partners en PNH, maar ook bedrijven die kunnen bijdragen aan het ontwikkelen van de ketens. Ook de aan de Provincie gelieerde organisaties (b.v. de ontwikkelingsmaatschappij Noord Holland Noord) worden geïnformeerd en om hun medewerking gevraagd, gecoördineerd door de Provincie. De kern bestaat uit partijen binnen de Provincie, maar ook gegevens van bedrijven/partijen buiten de Provincie worden verzameld om de ketens volledig in te vullen. De lijst met potentiële partijen en organisaties wordt vastgesteld alsmede de verantwoordelijken voor het benaderen. Tevens wordt een standaard vragenlijst/checklist opgesteld alsmede een kort document wat de doelen van dit project kort beschrijft, b.v. in de vorm van een fact sheet of Q&A.

Milestone 1.1 : bedrijven- en vragen -lijst voldoende compleet om de marktvraag in kaart te brengen.

Deliverable 1.1 : Document dat de gelieerde organisaties, (potentiele) bedrijven en standaard vragenlijst documenteert, ter voorlegging aan de stuurgroep.

Taak 1.2: In kaart brengen marktvraag, kennis en competenties in de Provincie.

De bedrijven worden benaderd door de verantwoordelijken (zoals vastgesteld in T1.1) om de interesse in kaart te brengen, op basis van de vragenlijst van D1.1 en zoals hierboven beschreven. Voorts zal worden gevraagd of er nog andere partijen zijn die benaderd moeten worden. De informatie wordt op een overzichtelijke manier in kaart gebracht in een document. Hier wordt ook de beschikbare kennis die bedrijven willen inbrengen in kaart gebracht.

Milestone 1.2 : Overzicht van de geïnteresseerde partijen in kaart gebracht en ter voorlegging aan de stuurgroep als basis om de ketens uit te werken.

Deliverable 1.2 : Document met een helder overzicht van de response van de bedrijven, minimaal welk product of service, schatting marktvolume, welke tijdshorizon en onder welke voorwaarden er kan worden samengewerkt.

Taak 1.3: Het opstellen van waardeketens.

Op basis van D1.2 worden ketens ontwikkeld in termen van product, volume, grondstof etc. Op basis van deze ketens wordt een gap-analysis uitgevoerd van de kennis, producten en marktpartijen. De meest kansrijke waardeketens worden hiermee ontwikkeld. Deze ketens vormen ook de basis voor de workshops in Fase 2.

VERTROUWELIJK

Milestone 1.3 : Acceptatie door de stuurgroep van de meest kansrijke waardeketens en go/ no go moment om deze te toetsen. Een kansrijke waardeketen bevat minimaal één product uit één zeewier waarvoor concrete commerciële belangstelling is, minimaal één partij die het zeewier op termijn kan kweken, en één partij die de technologie verder kan ontwikkelen.

Deliverable 1.3: Rapport met een helder onderbouwd advies welke waardeketens het meest kansrijk zijn.

VERTROUWELIJK

2 FASE 2 SAMENWERKEN IN NH; DENKEN EN DOEN.

In Fase 2 wordt de benodigde samenwerking van de bedrijven met de kennisinstellingen verder uitgewerkt en geconcretiseerd.

Om de samenwerking tussen kennisinstituten en ondernemers verder uit te bouwen en op te zetten willen we naar een concept van een 'open innovatie lab'. Deze werkwijze is in de regio goed bekend – onder de naam 'kenniskringen' uit de visserijsector. De samenwerking start met een pragmatische netwerkopzet; bijeenkomsten gericht op het toepassen van bestaande kennis en het ontwikkelen van de benodigde kennis.

Deze fase bestaat uit een set netwerk- en toetsings-activiteiten gericht op marktkansen in de gehele zeewierketen. Het biedt de ondernemers de gelegenheid om kennis te nemen van nieuwe inzichten uit de wetenschap en confronteert tegelijkertijd de wetenschappers met uitdagende praktijkvragen. De termen 'Netwerk- en toetsingsactiviteit' moet breed geïnterpreteerd worden; niet alleen maar praten, ook dingen samen doen. Met deze netwerkactiviteiten richten we ons op zowel Noord-Hollandse ondernemers die al met zeewier bezig zijn, als op bedrijven in Noord-Holland die hiervoor belangstelling hebben en in potentie een rol kunnen spelen bij ontwikkelen van zeewierwaardeketens. Voor deze laatste groep denken we aan bedrijven uit de Greenport Noord-Holland-Noord, uit de Seed Valley of uit het MCN samenwerkingsverband en bedrijven die belang hebben bij de zeewiertoepassingen: eiwitten (voedingsmiddelen en diervoeders) en suikers (chemie- en energiebedrijven). Hierbij zal ook samengewerkt worden met het Zeewierplatform van de stichting Noordzeeboerderij, andere kennisinstellingen, zoals MARIN, TNO en Deltares, en onderwijsinstellingen, zoals InHolland en/of de Hogeschool Zeeland.

In deze fase is ook ruimte voor kleine experimenten voor het beantwoorden van vragen van ondernemers. Deze worden uitgevoerd in de bestaande faciliteiten, waar mogelijk en wenselijk met inzet van studenten.

Taak 2.1: Het concretiseren van de waardeketens

Het denken: In workshops met de bedrijven worden de verschillende partijen bijeen gebracht om samen de waardeketens te toetsen en verder te concretiseren. De interesse van de bedrijven zal worden vastgelegd in een daartoe geschikt instrument, b.v. een EOI (Expression of Interest). Bij deze workshops zullen ook de onderzoeksvragen verder geconcretiseerd worden voor WP2. In parallel zullen een expert meetings worden georganiseerd n.a.v. de kennis vragen van die voortkomen uit de workshops.

Het doen: Op basis van de workshops alsmede de concrete vragen geïdentificeerd in fase 1 worden een klein aantal experimenten gedefinieerd zoals hierboven beschreven.

VERTROUWELIJK

Dit denken en doen resulteert in een rapport met een helder advies welke waardeketen om te zetten in een plan voor een semi-commerciële zeewierketen in WP2.

M2.1: Go / no go moment, acceptatie advies door stuurgroep van advies ontwikkeling zeewierketen.

D2.1: Rapport met verslagen van de workshops en expert meetings, concrete onderzoeksvragen, en een helder onderbouwd advies welke zeewier waardeketen in WP 2 verder uit te werken.

VERTROUWELIJK

3 FASE 3: PLAN VOOR EEN SEMI-COMMERCIËLE ZEEWIERKETEN

Fase 3 is de interface naar de volgende fase: ontwikkelen van zeewierwaardeketens en opschaling van zeewierteelt en –processing. In deze fase zal een plan worden gemaakt voor het realiseren van een semi-commerciële zeewierketen. Resultaten uit Fase 1 & 2 vormen input voor dit plan. Met dit plan wordt getoond hoe Noord-Hollandse bedrijven en kennisinstellingen concreet kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van een zeewiersector. Met dit concrete plan kan de regio een cruciale rol spelen in het Nationaal Zeewier Programma en interesse wekken van (inter)nationale bedrijven voor de mogelijkheden van zeewierontwikkeling in Noord-Holland.

Het ontwerp richt zich op een semi-commerciële productie van een zeewierproduct (bijvoorbeeld mannitol of alginaat). De semi-commerciële productie heeft als voordeel dat vroegtijdig een inkomstenstroom voor de exploitatie van de zeewierketen ontstaat die (een deel van de) investerings- en exploitatiekosten zal dekken en het tegelijkertijd mogelijk maakt om gedurende meerdere seizoenen zeewier op een constante en substantiële schaal beschikbaar komt voor verdere kennis- en technologieontwikkeling. Hierbij wordt gedacht aan zeewierteelt op de Noordzee (0,5-1 ha, bijvoorbeeld pilot van zeewierteelt binnen een offshore windpark) en aanlanding van de zeewieroogst en processing tot het zeewierproduct in een Noord-Hollandse haven. De zeewierketen zal voor tenminste één product op semi-commerciële schaal uitgewerkt worden tot een concreet plan, zowel technisch als financieel. Er zullen één of meerdere bedrijven worden gezocht die bereid zijn de productie van zeewier (van zeewierteelt tot zeewierproduct) te realiseren en te exploiteren.

Een belangrijk aspect van dit plan is de mogelijkheid tot opschaling. Om uiteindelijk verschillende zeewierproducten commercieel te kunnen produceren is opschaling en kostenreductie een absolute noodzaak. Het hier voorgestelde plan vormt daarvoor een eerste stap en creëert de noodzakelijke randvoorwaarde voor verdere ontwikkeling, opschaling en kostenreductie.

Dit plan moet gedragen zijn door zowel betrokken bedrijven die de zeewierproductie op deze schaal willen realiseren en exploiteren als door de kennisinstellingen en bedrijven die zich richten op verdere opschaling en ontwikkeling van andere zeewierproducten. Dit zorgt voor een maximale aantrekkingskracht op draagkrachtige partners en investeerders. Met een goed doordacht en gedragen plan kan ook de Provincie zich sterk positioneren in de (internationale) ontwikkelingen rond zeewier.

VERTROUWELIJK

Met dit plan zal de Provincie voorsorteren op en mede invulling kunnen geven aan de opzet van een Nationaal Zeewier Programma. In de eerste fase van het Programma wordt gedacht aan het opzetten van een productieketen voor zeewier die een basis vormt voor de kennis-, technologie- en marktontwikkeling voor verwaarding van andere zeewiercomponenten.

Taak 3.1: Plan voor semi-commerciële zeewierketen
In deze taak zal op basis van D1.4 het plan voor het ontwikkelen van deze keten worden geconcretiseerd. De bedrijven zullen zich middels een daartoe passend instrument zich committeren aan het plan. Een 1e order schatting van de benodigde onderzoeksinfrastructuur zal worden opgesteld als mede een eerste schatting van de inkomsten van deze infrastructuur. Tevens zal dit plan tot stand komen in nauwe samenwerking/spraak met het Nationaal Zeewier Programma. Minimaal één product zal worden gekozen die door deze opstelling wordt geproduceerd. Op basis hiervan wordt het business plan uitgewerkt.

Milestone 3.1: Keuze van product en waardeketen voor uitwerking van een business plan en voorlegging aan de stuurgroep.

Deliverable 3.1: Rapport met de keuze product, waardeketen ter acceptatie stuurgroep

Milestone 3.2: Acceptatie van business plan semi-commerciële zeewierketen door stuurgroep.

Deliverable 3.2: Businessplan ontwikkeling semi-commerciële zeewierketen met kosten schatting infrastructuur, gedocumenteerde commitment bedrijven, en schets afstemming met het Nationaal Zeewier Programma.

PROJECTMANAGEMENT, PLANNING EN BUDGET

Het project wordt uitgevoerd door het consortium ECN, NIOZ en Wageningen Marine Research (WMR, voorheen IMARES) in nauwe samenwerking met PNH. PNH is tevens projectpartner. De projectleiding ligt bij ECN. De uitvoerende partijen zullen een consortiumovereenkomst opstellen waarin de onderlinge taakverdeling en verantwoordelijkheden worden vastgelegd. De uitvoerende partijen stellen een projectteam samen dat de activiteiten van de verschillende fases zal uitvoeren. Daar waar expertise bij de uitvoerende partijen ontbreekt, bijvoorbeeld de financiële uitwerking in WP2, zullen externe experts worden toegevoegd aan het projectteam.

VERTROUWELIJK

Het projectteam zal actieve samenwerking aangaan met andere partijen (zie onderstaande tabel). Dit zijn bedrijven en organisaties in de regio, maar er zal ook verbinding worden gezocht met partijen buiten de regio. Gaat het in Fase 1 & 2 vooral om uitwisseling van informatie, in Fase 3 wordt aan één of meerdere partijen ook commitment gevraagd voor realisatie van een semi-commerciële zeewierketen.

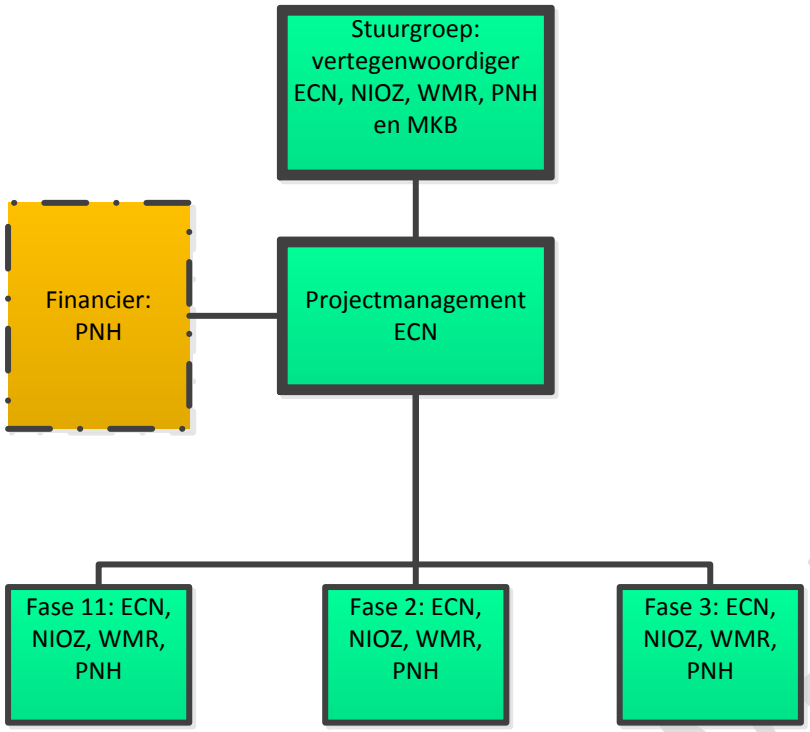
VERTROUWELIJK

	Te betrekken partijen
Project management	• Provincie (stuurgroep, financier) • MKB vertegenwoordiger (stuurgroep)
Fase 1 & 2	• Bedrijven en samenwerkingsverbanden uit de regio • Bedrijven van buiten de regio • Provincie Noord-Holland • Bedrijven en samenwerkingsverbanden uit de regio • Zeewier Platform, Stichting NoordZeeboerderij • MARIN, Deltares, TNO • InHolland, Hogeschool Zeeland, WUR, RUG
Fase 3	• Consortium voor een semi-commerciële zeewierketen (teelt-oogst-opslag-processing), afnemer voor het zeewierproduct, windpark exploitant (eventueel), Rijkswaterstaat, havenbedrijf • Consortium Nationaal Zeewier Programma

GOVERNANCE

Het project wordt aangestuurd door een stuurgroep. De stuurgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de uitvoerende partijen, de Provincie Noord-Holland (subsidieverstrekker) en een vertegenwoordiger uit het MKB (belanghebbende).
De stuurgroep beslist over eventuele tussentijdse aanpassingen van het projectplan en over de acceptatie van de aan te leveren producten van het project (zie milestones en deliverables). De projectmanager informeert de stuurgroep op kwartaalbasis over de voortgang van het project.

VERTROUWELIJK



Figuur 7; Governance van het project.

LOOPTIJD EN PLANNING

De looptijd van het project bedraagt 1½ jaar. De fasering, planning en milestones en deliverables zijn globaal in de tabel hieronder weergegeven.

VERTROUWELIJK

Fasering / activiteiten / mijlpalen	Geplande Start Datum	Geplande Einddatum
FASE 1		
Taak 1.1: In kaart brengen mogelijke marktpartijen.	1/1/2017	28/2/2017
Milestone 1.1 : bedrijven en vragen lijst voldoende compleet om de marktvraag in kaart te brengen.		28/2/2017
Taak 1.2: In kaart brengen marktvraag, kennis en competenties in de Provincie.	1/3/2017	30/9/2017
Milestone 1.2 : Overzicht van de geïnteresseerde partijen in kaart gebracht en ter voorlegging aan de stuurgroep als basis om de ketens uit te werken.		30/3/2017
Taak 1.3: Het opstellen van waardeketens.	1/10/2017	31/12/2017
Milestone 1.3 : Acceptatie door de stuurgroep van de meest kansrijke waardeketens en go/no go moment om deze te toetsen. Een kansrijke waardeketen bevat minimaal één product uit één zeewier waarvoor concrete commerciële belangstelling is, minimaal één partij die de zeewier op termijn kan kweken, en één partij die de technologie verder kan ontwikkelen.		31/12/2017
GO/NO GO		
FASE 2		
Taak 2.1: Het concretiseren van de waardeketens	1/1/2018	31/3/2018
M2.1: Go/ no go moment, acceptatie advies door stuurgroep van advies ontwikkeling zeewierketen.		31/3/2018
GO/NO GO		
FASE 3		
Taak 3.1: Plan voor semi-commerciële zeewierketen	1/4/2018	30/6/2018
Milestone 3.1: Keuze van product en waardeketen voor uitwerking business plan en ter voorlegging stuurgroep.		15/5/2018
Milestone 3.2: Acceptatie van business plan semi-commerciële zeewierketen door stuurgroep.		30/6/2018

BUDGET

Voor uitvoering van het project is een budget begroot van k€ 300, exclusief BTW. De tabel toont een verdeling van het budget over de uitvoeringspartners en de fases. Een budget van k€ 57 is gereserveerd voor uitbestedingen en materiële kosten (kosten derden).

VERTROUWELIJK

Onderdeel	Kosten
Fase 1, project management, ECN, uren SrAcad (37 u.), JrHBO (13 u.)	€ 8,539
Fase 1, project uitvoering, ECN, uren Sr. Acad (103 u.), Acad (43 u.)	€ 28,251
Fase 1, project uitvoering, WMR, uren SrAcad (73 u.), Acad (30 u.)	€ 19,948
Fase 1, project uitvoering, NIZO, uren SrAcad (39 u.)	€ 7,747
Materiele kosten, zaalhuur, catering, reizen, e.d.	€ 6,429
Uitbestedingen zoals media communicatie	€ 2,143
Fase 2, project management, ECN, Uren SrAcad (37 u.), JrHBO (13 u.)	€ 8,539
Fase 2, project uitvoering, ECN, Uren SrAcad (21 u.), Acad (64 u.), JrAcad (84 u.)	€ 28,448
Fase 2, project uitvoering, WMR, Uren SrAcad (21 u.), Acad (64 u.), JrAcad (81 u.)	€ 28,448
Fase 2, project uitvoering, NIOZ, Uren SrAcad (21 u.), Acad (64 u.), JrAcad (86 u.)	€ 29,105
Materiele kosten, zaalhuur, catering, reizen, e.d.	€ 8,571
Uitbestedingen, b.v. dagvoorzitter, media communicatie	€ 8,571
Fase 3, project management, ECN, Uren, SrAcad (37 u.), JrHBO (13 u.)	€ 8,539
Fase 3, project uitvoering, ECN, Uren, SrAcad (107 u.), Acad (60 u.)	€ 32,272
Fase 3, project uitvoering, WMR, Uren, SrAcad (73 u.), Acad (30 u.)	€ 20,023
Fase 3, project uitvoering, NIOZ, Uren SrAcad (51 u.), Acad (9u.)	€ 11,900
Materiele kosten, zaalhuur, catering, reizen, e.d.	€ 4,286
Uitbesteding, het schrijven van een businessplan	€ 26,653
Onvoorzien ECN.	€ 5,729
Onvoorzien WMR	€ 3,421
Onvoorzien NIOZ	€ 2,438
Totaal	€ 300,000

De begroting is opgesteld volgens de Integrale kosten systematiek per functie categorie.

VERTROUWELIJK

Eindrapport “Plantaardige Biomassa Uit Zee”









Inhoudsopgave

Voorwoord 2
Achtergrond 3
De project resultaten op hoofdlijnen. 5
De bredere context van de zeewier waardeketen 5
De projectorganisatie 6
Fase 1: marktanalyse en ontwikkeling van de zeewierketen 6
Fase 2: samenwerken in Noord-Holland; denken en doen 10
Fase 3: plan voor een semi-commerciële zeewierketen 13
Marktonderzoek Gunnar Larsen 16
Opdracht omschrijving: 16
Markttoetsing opdracht 16
Beschrijvende markt-toets. 16
Plan van aanpak 16
Online survey 16
Betrokken sectoren 17
Schaalgrootte 17
“Pilot” schaal installatie 18
“Plant” schaal installatie 18
Verdiepende gesprekken met markt 18
Business case ontwikkeling 18
Business case summary: SeaWeed-TECH, op land geteeld zeewier 20
Conclusies 22
Project informatie en financiering 23
Deliverables en appendices 24

Voorwoord

Op 9 november 2015, hebben Provinciale Staten (PS) de Motie ‘Zeewier als Energiebron’(M62 09-11) aangenomen. Deze Motie is ingediend door D66 en de VVD. PS dragen het college van Gedeputeerde Staten (GS) op:

- te onderzoeken welke mogelijkheden er vanuit Noord-Holland zijn voor zeewierteelt;
- alles in het werk te stellen om de kennis beschikbaar te stellen, duurzame initiatieven te bundelen en lokale partnerschappen te organiseren;
- deze vorm van duurzame energieproductie mee te nemen bij het opstellen van de beleidsagenda energietransitie.

GS hebben deze Motie in uitvoering genomen. Een belangrijke aanleiding is in hoeverre zeewier kan worden gezien als mogelijk alternatief voor windenergie.

TNO Energy Transition (voorheen ECN part of TNO), het Koninklijk Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee (NIOZ) en de WUR (Universiteit van Wageningen) hebben het projectplan ‘Plantaardige Biomassa uit Zee’ ingediend bij de Provincie Noord-Holland. GS hebben € 300.000 subsidie verleend ter bestrijding van de kosten van dit onderzoek (877534/895003).

In de Start Notitie Energie Transitie (689623/689628) van oktober 2015 wordt als één van de prioritaire acties ‘het ontwikkelen van de circulaire economie’ (bio-based economy) genoemd. In het vorige Coalitieakkoord (2015-2019) van de Provincie Noord-Holland is biomassa uit zee, als onderdeel van de circulaire economie, één van de speerpunten. Dat betekent dat naast de componenten windenergie en duurzaamheid ook de circulaire economie aan bod komt.

Het huidige Coalitieakkoord (2019-2023) bouwt hierop voort. In de ‘Actieagenda circulaire economie’ als concrete uitwerking van het ‘Ontwikkelingsperspectief circulaire economie’ van mei 2017 worden de toepassingsmogelijkheden van zeewier genoemd als onderdeel van het derde creatiespoor ‘Productie schone grondstoffen’.

Het project ‘Plantaardige Biomassa uit Zee’ is nu gereed en ligt voor u. Een mix van academische kennis en pionierende ondernemingen georganiseerd rondom faciliteiten in de provincie Noord-Holland. Onderdelen zijn een marktanalyse, een kennisnetwerk en een concreet ontwerp van een zeewierketen die bedrijvigheid aantrekt. Het uiteindelijke doel van het project is om investeringen en duurzame economische activiteiten in de zeewiersector aan te trekken naar de provincie Noord-Holland. Een belangrijk middel hiertoe is de realisatie van een semi-commerciële zeewierketen.

Achtergrond

Zeewier is een natuurlijke bron voor energie, voedsel en materialen. Door de groei van de wereldbevolking bestaat juist hieraan een grote behoefte. De toenemende bevolking en druk op het natuurlijk systeem van onze aarde wordt ook als Stress Nexus aangeduid. Met name eiwitten en koolwaterstoffen worden schaars, terwijl door toenemende welvaart de consumptie hiervan juist toeneemt. De wijze waarop de wereld hierin nu voorziet is milieubelastend en leidt tot toenemende schaarste. Zeewier kan bijdragen aan een duurzamer alternatief voor fossiele koolwaterstoffen en eiwitten uit vlees.

Op internationaal, nationaal en regionaal niveau vinden er veel ontwikkelingen plaats om de zeewierwaardeketen verder te ontwikkelen en op te schalen tot een volwaardige maritieme industrie.

Zo heeft de EU voor oplossingen van de Stress Nexus het programma Blue Growth (https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth_en) gelanceerd gericht op duurzame economische ontwikkelingen op zee. Dit programma vormt de lange termijnstrategie van de EU om duurzame groei in de maritieme sector als geheel te ondersteunen. Zeeën en oceanen worden daarin gezien als drijfveren voor de Europese economie met een groot potentieel voor innovatie en groei. Het is de maritieme bijdrage aan het bereiken van de doelstellingen van de Europa 2020-strategie voor slimme, duurzame en inclusieve groei. Er zijn grote voordelen voor economische ontwikkelingen op zee, immers de aarde heeft meer zee dan land en bovendien wonen er geen mensen. In zoutwater groeien vele organismen (dus geen schaars zoetwater nodig) en de stromende zee zorgt voor een continue aanvoer van voedingsstoffen.

Zeewier heeft een indrukwekkende hoeveelheid toepassingen: als voedsel en voedselproducten voor de mens, diervoeder, farmacie, cosmetica en energie. Verder voldoet zeewier aan de waarde piramide van groene grondstoffen; in de top van deze piramide zitten heel kostbare bestanddelen, vaak in kleine hoeveelheden, terwijl de basis van de piramide bestaat uit relatief laagwaardigere bulk producten.

Zeewier heeft ook een lange historie van een breed scala aan toepassingen. Het is onder andere gebruikt als grondstof voor glas, als isolatie van schuren, om een essentieel component (aceton, bekend van de nagellak verwijderraar) voor de productie van munitie in de 1^{e} wereldoorlog te produceren (om de springstof cordiet te vormen voor de munitie), als mest voor landbouw, en is de grondstof voor alginaat en agar agar. Ook wordt zeewier in verband gebracht met de ontwikkeling van het menselijk brein en het vertragen van Alzheimer in b.v. Japan. In dit onderzoek is vanuit de marktvraag bepaald naar welk type producten de meeste vraag is.

Zeewier groeit overal, van pool tot evenaar en groeit bovendien snel. Per jaar kan er 35 ton droge stof geoogst worden van één ha zeewier. Ter vergelijking, een hectare van zeer productieve suikerbieten op land levert maar 25 ton per hectare. Zeewiersoorten verschillen onderling qua samenstelling: sommige soorten hebben hoge eiwitgehaltes, andere hebben juist meer suikers. Daarbij wordt de chemische samenstelling van een soort ook nog eens bepaald door de groeiomstandigheden en het seizoen. Zeewierteelt biedt de gelegenheid om hierin te optimaliseren. Optimalisatie van een zeewiersoort (bijvoorbeeld door veredeling en/of geoptimaliseerde teelttechnieken) gericht op een maximaal suikergehalte zou kunnen leiden tot zeewieren die een goede energiebron kunnen zijn. Maar met zeewier kunnen we

meer. Bepaalde soorten bevatten bijvoorbeeld veel eiwitten en zijn daarmee veelbelovend als component in voedingsmiddelen en diervoeder industrie.

Vanwege het hoge potentieel aan productie en de vele mogelijke toepassingen neemt de belangstelling voor zeewier exponentieel toe in Europa. Diverse pioniers weten van zeewier business te maken. Er zijn in Nederland meer dan 100 bedrijven te vinden die in een aspect van zeewier geïnteresseerd zijn. Een aantal hiervan zijn kleine bedrijven die op bescheiden schaal zeewier 'plukken', telen of verhandelen. Deze 'early adaptors' hebben veel invloed op de zichtbaarheid van zeewier voor de consument. Minder zichtbaar zijn de al lang bestaande industriële stromen van zeewier en zeewierproducten vanuit Azië. De prijzen zijn laag, maar de kwaliteit en duurzaamheid zijn niet gegarandeerd. De groeiende behoefte aan grondstoffen én de groeiende behoefte aan duurzame producten maakt dat men in West Europa meer en meer mogelijkheden ziet voor zeewierteelt en -toepassingen.

In Nederland zijn een aantal kennisinstellingen en grote bedrijven begonnen met het vormgeven van een Nationaal Zeewier Programma. Dit programma wordt gebaseerd op de recente MMIP 12, het Meerjarig Missiegedreven Innovatie Programma voor klimaat neutrale landbouw en voedselproductie (http://kia-landbouwwatervoedsel.nl/). Een van de thema's uit deze MMIP is een gewenste toename in de consumptie van plantaardige eiwitten. Dierlijke eiwitproductie heeft een negatieve impact op het milieu en kan daarbij ook ten koste gaan van de biodiversiteit. Dit was één van de redenen voor het vorige kabinet (Rutte II?) om de Voedselagenda op te stellen en daarmee plantaardige eiwitten te stimuleren. Vanuit dit kader ondersteunt het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit de grootschalige productie van zeewier.

Ten tijde van dit schrijven is het de verwachting dat de eerste projectvoorstellen hiervan in september 2020? worden ingediend. Het MMIP vormt één van de missies voor innovaties uit het Klimaatakkoord. In het Nationaal Zeewier Programma wordt een Nederlandse coalitie gevormd die gezamenlijk aan de slag gaat om nog ontbrekende schakels in de zeewierketen, van de teelt van zeewier tot de verwaarding van eindproducten, verder in te vullen. Het betreft hier een samenwerking van koplopers op wereldniveau: de maritieme sector, de land- en tuinbouwsector en de voedingsmiddelensector. Ook beschikt Nederland over een sterke chemie- en energiesector. Doordat deze partijen gaan samenwerken zal Nederland aan de basis komen te staan van een nieuwe duurzame industriële sector: duurzame productie van eiwitten en koolwaterstoffen uit plantaardige biomassa uit zee.

De provincie Noord Holland beschikt over een uitstekende ligging en herbergt de juiste partijen, kennis en kunde voor pilotstudies en demonstratieprojecten op het gebied van zeewier.

De project resultaten op hoofdlijnen.

De bredere context van de zeewier waardeketen

Op 1 juli 2019 is de voedseltransitie agenda officieel gepubliceerd (http://kia-landbouwwatervoedsel.nl/). Hierin is de ambitie uitgesproken om een oppervlak van 14,000 km^2, dat is bijna een kwart van het Nederlands deel van de Noordzee, te reserveren voor het genereren van elektriciteit en mede te gebruiken voor de productie van duurzaam voedsel, voer en grondstoffen. Nederland zelf is ongeveer 40,000 km^2. Een belangrijk deel van dit beoogde medegebruik is de kweek van duurzaam en schoon zeewier. Omdat alle grondstof en energie vraagstukken in principe lokaal zijn, is een belangrijke rol voorzien voor kleinschaligere, provinciale initiatieven.

Grootschalige zeewierteelt kan niet in één keer bereikt worden. De risico's en de onbekende factoren zijn simpelweg te groot. Daarom is een stapsgewijze ontwikkeling een zekerder weg naar succes. Het is zaak om bij elke schaalgrootte levensvatbare economische activiteiten te ontwikkelen met als stip op de horizon honderden, misschien zelfs een paar duizend vierkante kilometers zeewier met het soort producten dat daarbij past. Energieproductie is in algemene zin de allergrootste economische activiteit in termen van hoeveelheden (zowel tonnen als joules). Dus om bij energie uit te komen, zullen eerst de kleinere economische activiteiten ontwikkeld moeten worden. Dit begint bij lokale kleinschalige activiteiten die als eerste draagvlak en ervaring opbouwen om de volgende grotere stap te nemen.

Het project plantaardige biomassa uit zee heeft een verkenning en verdieping uitgevoerd om inzicht te verkrijgen welke economische activiteiten deze eerste stap kunnen zetten. Dit geeft ook aan hoe we deze pioniers in het zeewierveld over de eerste heuvel heen kunnen helpen om zo de eerste belangrijke stap in ontwikkeltraject voort te zetten. Hiermee krijgt de Provincie Noord-Holland de gelegenheid om de lokale economie een duurzame stimulans te geven naar een grootschalige, rendabele duurzame zeewiersector.

De projectorganisatie

Doelstelling van het project is het aantrekken van investeringen en werkgelegenheid in de zeewiersector in de Provincie NH. Voor het bereiken van deze doelstelling is een kennisinfrastructuur opgebouwd bestaande uit de relevante kennis, bedrijvigheid en innovatie nodig om deze toekomstige investeringen te realiseren.

Deze bovenstaande doelstelling is opgebouwd uit 7 doelen. De concrete doelen van het project als geheel zijn:

1. Het in kaart brengen van de bedrijven zeewier activiteiten willen uitvoeren of ontwikkelen
2. Het bepalen welke van deze bedrijven willen samenwerken en in welke vorm.
3. Het bepalen van welke waardeketens bij elkaar passen.
4. De meest kansrijke waardeketens selecteren.
5. Een ontwikkelpad voor deze waarde ketens definiëren
6. Welke pre-commerciële verwerkings apparatuur is daar voor nodig.
7. Een businessplan voor deze apparatuur en waardeketen.

Om deze doelen te bereiken is het project in drie fases uitgevoerd.

1. Een marktanalyse van de gehele zeewierketen gericht op de vraag waar in de keten de grootste kansen liggen voor economische ontwikkeling (doel 1-3).
2. Opzetten van een kennisnetwerk; interactie tussen wetenschappers en ondernemers gericht op innovaties en start ups (doel 4).
3. Een concreet ontwerp van een zeewierwaardeketen; een semi-commerciële zeewierketen die opschaalbaar is en bedrijvigheid aantrekt (doel 5-7).

In de volgende secties worden de fases nader beschreven in termen van taken en bevatten een onderbouwing in welke vorm de 7 concrete deel-doelen bereikt zijn.

Fase 1: marktanalyse en ontwikkeling van de zeewierketen

Voor het in kaart brengen van potentiele marktpartijen is ervoor gekozen mogelijke partijen 1 op 1 te benaderen. De partijen zijn geïdentificeerd op basis van het bestaande netwerk van de projectpartners. Voorts zijn er partijen aangedragen door de Maritiem Campus Nederland en de Ontwikkelingsmaatschappij Noord-Holland Noord. In de marktanalyse van de gehele zeewierketen is uitgezocht waar in de keten de grootste kansen voor economische ontwikkeling liggen. Hiertoe zijn meer dan 30 bedrijven van groot tot klein geïdentificeerd en benaderd. Om de interesse goed in kaart te brengen is een vragenlijst opgesteld om de marktvraag, timing en bereidheid tot samenwerken in kaart te brengen. Hierbij was ook de ondersteuning van Maritiem Campus Nederland en de Ontwikkelingsmaatschappij Noord-Holland Noord essentieel.

Fase 1 bestond uit 3 taken welke verkort zijn overgenomen uit het project plan.

1. In kaart brengen potentiële marktpartijen.
2. In kaart brengen marktvraag, kennis en competenties in de Provincie.
3. Het opstellen van waardeketens.

De vragenlijst had tot doel om in kaart te brengen wat de vraag naar zeewier(producten) is nu en over vijf jaar en in hoeverre de partijen open staan om met concullega's samen te werken. Verder is in kaart gebracht in hoeverre de partijen hun interesse bekend willen maken en hoe ze staan tegenover privaat publieke samenwerkingen.

In het algemeen waren de reacties positief en wil men graag samen verder ontwikkelen. Er is ook geloof (met gebrek aan een beter woord) in zeewier als kansrijke bron voor economische ontwikkeling. De samenwerking met de gelieerde organisaties was in het algemeen effectief en positief. Om dit verder te peilen is een workshop georganiseerd om de interesse verder te verduidelijken. De opkomst bij de workshop was boven verwachting groot. Hiermee is het eerste project-doel, het in kaart brengen van bedrijven die zeewier activiteiten willen uitvoeren of ontwikkelen, behaald.

De verkennende gesprekken zijn vastgelegd in gespreksverslagen, waarbij de partijen is gevraagd om feedback. Op basis van de antwoorden waren drie verschillende waardeketens te schetsen. Een daarvan is de (grootschalige) productie van zeewier gebaseerde kleding. Daarvoor moet het juiste zeewier gekweekt worden en op de juiste manier verwerkt worden tot vezels. De tweede is het produceren van duurzaam veevoer, met name in het geval van Noord-Holland voor koeien. Ook hier worden op dit moment initiatieven van uitgewerkt om dit te introduceren op de markt. De derde is het fractioneren van zeewier en de verschillende componenten/fracties omzetten naar hoogwaardige producten. De waardeketens geven aan hoe de verschillende partijen bij elkaar kunnen worden gebracht om deze waarde ketens verder te ontwikkelen. Hiermee is in kaart gebracht welke bedrijven willen samenwerken en in welke vorm (doel 2).

Uit de vragenlijst komt een indicatieve vraag naar voren naar verschillende soorten zeewier (in 2024). In de tabel hieronder staat de geschatte vraag naar zeewier op basis van droge stof in tonnen (1.000 kg.).

Tabel 1: indicatieve marktvraag naar zeewier.

Zeewier	**Nederlandse naam**	**Indicatieve hoeveelheid (ton)**
Alaria esculanta	Winged kelp of Atlantic Kombu	50- 100
Laminaria digitata	Vinger wier	10-20
Saccharina latissima	Suiker wier	120-240
Undaria pinnatifida	Wakame	80-140
Ascophyllum nodosum	Knotswier	80-200
Saccharina japonica	Kombu	50-100
Himanthalia elongata	Zee spaghetti	120-240
Fucus vesculosis	Blaaswier	40-100
Palmaria palmata	Dulse	120-240
Chondus Crispus	Iers mos	120-250
Agarophytes	Agar roodwieren	120-250
Ulva sp.	Zeesla	120-240

Om dit in perspectief te plaatsen: in een zeewierburger van 125 gram zit 25 gram zeewier. Er kunnen dus 40.000 burgers uit een ton zeewier geproduceerd worden.
Uit een ton zeewier kunnen ongeveer 17.000 T-shirts of 3.300 spijkerbroeken gemaakt worden. Een klein oplage van een kledingartikel is 20.000. Een grootschalige toepassing van zeewier is bemesting. Een van de essentiële elementen van (kunst)mest is fosfor. Zeewier bevat redelijke hoeveelheden fosfor. Om op zeewier als grondstof voor de fosfor over te schakelen heeft een (kunst)mestfabriek ongeveer 700 kiloton aan zeewier nodig.

Op 14 december 2017 is een Haarlem de eerste workshop georganiseerd waar aan de hand van de antwoorden op de vragen lijst (markt)partijen voor zijn uitgenodigd. Deze werd gebruikt om de onderlinge samenhang van de eerder beschreven waardeketens en de interesse van de marktpartijen te verifiëren, dat wil zeggen het derde project-doel ("Het bepalen van welke waardeketens bij elkaar passen"). Voor elke waardeketen waren voldoende partijen en potentieel marktvolume aanwezig. De workshop begon met een algemeen deel over zeewier. Op basis van de waardeketens zijn de verschillende marktpartijen gegroepeerd en is de belangstelling gepeild in twee verschillende sessies. Omdat voeding en voer veel gemeenschappelijke doelen en uitdagingen hebben zijn de partijen die daar interesse voor hebben uitgesproken gegroepeerd in een sessie zoals hieronder aangegeven.

1. Voedsel (humaan) op basis van zeewier (sessie 1 van de workshop)
2. Veevoer, met name koeienvoer, op basis van zeewier (sessie 1 van de workshop). Zeewier heeft een gunstig effect op de melkproductie, en zou de methaanuitstoot beperken etc. Doel is om de juiste mix zeewieren te kweken en die mix als product op de markt te zetten.
3. Verwaarden van fracties op basis van zeewier (sessie 2 van de workshop).

Waarde keten 3 kan als volgt worden geschetst. Zeewier wordt gefractioneerd in een eiwit fractie, een minerale fractie en polymere suiker fractie(s). Voor al deze fracties zijn potentiele afnemers.

Hiermee is aan het vierde project doel, namelijk het selecteren van de meest kansrijke waardeketens, voldaan.

Deze drie waardeketens bleken alle drie kansrijk genoeg om in vervolgworkshops apart verder te ontwikkelen in fase 2. Voor alle drie de waardeketens was voldoende kritische massa en marktvraag aanwezig op dit verder te ontwikkelen.

Zeewier kan zowel voor zowel voor voer en humane voeding en als duurzame grondstof in de biobased economy gebruikt worden. Uit de gesprekken van de bedrijven zijn voor verschillende soorten zeewier de vraag en mogelijke toepassingen naar voren gekomen. De samenvattende tabel hieronder geeft de samenhang tussen de soorten en de mogelijke toepassingen weer.

Zeewier	**Voer/voedsel applicatie**	**Zeewier fractie is een grondstof voor :**
Alaria esculanta (Kelp)	Ja (vnl. humane voeding)	PUR schuimen, verf, eiwit, mest etc.
Laminaria digitata (Kelp)	Ja (vnl. humane voeding)	PUR schuimen, verf, eiwit, mest etc.
Saccharina latissima (Kelp)	Ja (vnl. humane voeding)	PUR schuimen, verf, eiwit, mest etc.
Undaria pinnatifida (Kelp)	Ja (vnl. humane voeding)	PUR schuimen, verf, eiwit, mest etc.
Ascophyllum nodosum (bruin)	Ja, vnl. veevoer	Nog niet, lastig te kweken
Saccharina japonica (Kelp)	Ja (vnl. humane voeding)	PUR schuimen, verf, eiwit, mest etc.
Himanthalia elongata (bruin)	Ja (vnl. humane voeding)	PUR schuimen, verf, eiwit, mest etc.
Fucus vesculosis (bruin)	Ja (Beide)	Plant actieve stoffen
Palmaria palmata (roodwier)	Ja (vnl. humaan, maar ook eiwit)	Minder ontwikkeld
Chondus Crispus (roodwier)	Ja (specialty voeding)	Vnl. agar e.d.; vezel toepassingen
Agarophytes (roodwieren)	Ja (specialty voeding)	Vnl. agar e.d.; vezel toepassingen
Ulva sp. (groenwier)	Ja (voer en humaan)	Vnl. vezels.

Fase 2: samenwerken in Noord-Holland; denken en doen

Doel van fase 2 was het opzetten van een kennisnetwerk; interactie tussen wetenschappers en ondernemers gericht op innovaties en start ups.

In Fase 2 is daarom de benodigde samenwerking van de bedrijven met de kennisinstellingen verder uitgewerkt, geconcretiseerd en de waardeketen bevroren in de meest waarschijnlijke uitvoering. De taak in fase 2 was het concretiseren van de waardeketens

Deze fase bestond uit gerichte netwerk- en toetsings-activiteiten gericht op het nader specificeren van marktkansen in de gehele zeewierketen. Voorts is de opening van het zeewier processing lab op 7 november 2018 aangegrepen om de belanghebbende partijen kennis te laten maken met de opkomende zeewier sector alsmede de nieuwe mogelijkheden die het ECN part of TNO (nu TNO Energy Transition) lab biedt voor verdere proces- en product ontwikkeling. Hieronder staat de video over het TNO lab, geproduceerd in eigen beheer door TNO.



Deze netwerk- en toetsings-activiteiten waren gericht op zowel Noord-Hollandse ondernemers die al met zeewier bezig zijn, als op bedrijven in Noord-Holland die hiervoor belangstelling hebben en in potentie een rol kunnen spelen bij het ontwikkelen van zeewierwaardeketens.

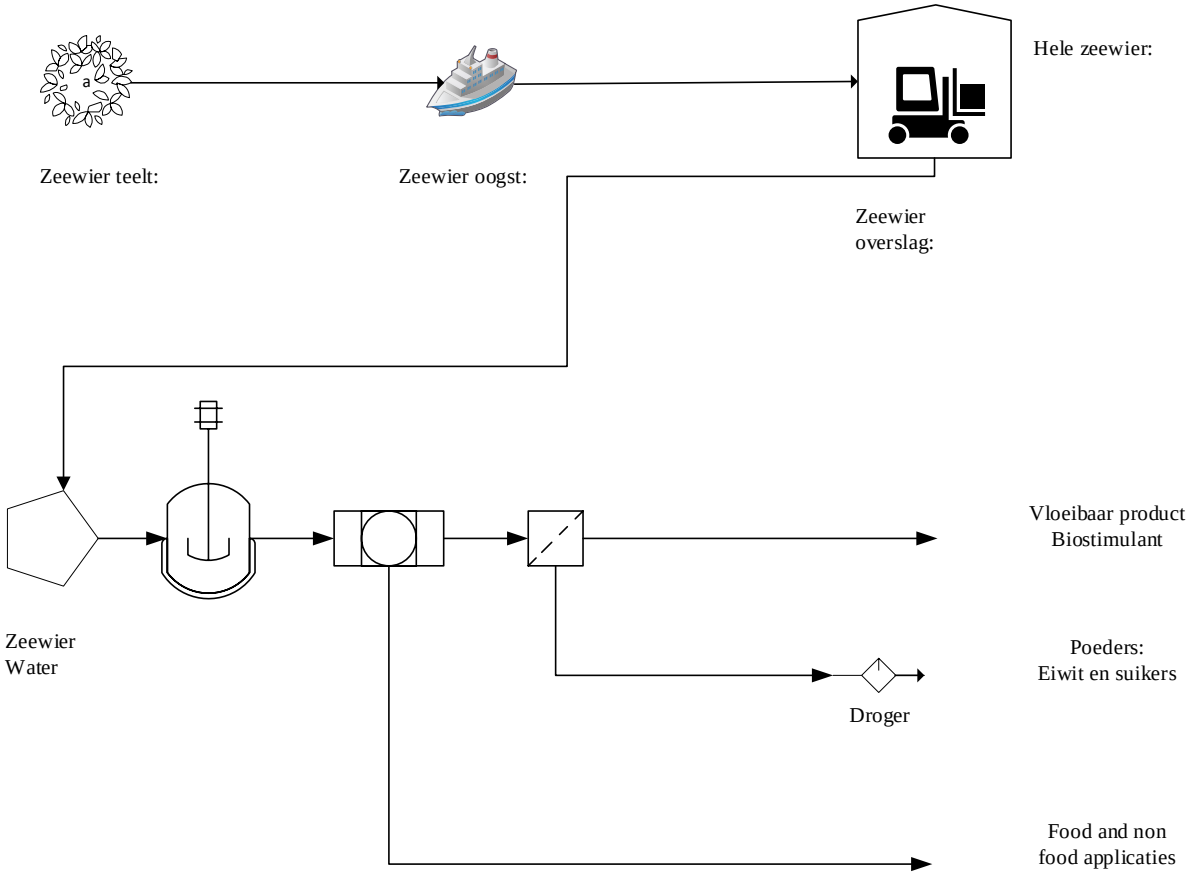
In deze fase zijn ook kleine experimenten geïdentificeerd die vragen van ondernemers kunnen beantwoorden. Deze zullen in de fase 3 worden uitgevoerd omdat zij integraal onderdeel zijn van het concretiseren van de business case.

Op 23 maart 2018 is in Den Haag een workshop gehouden voor het nader bepalen van de waardeketen. In maart 2019 is er door de Provincie Noord-Holland een circo-track voor de

agro-sector georganiseerd. Op basis van deze bijeenkomsten is de volgende waardeketen geïdentificeerd.

1. Kweek van bruinwieren
2. Oogst van bruinwieren
3. Stabilisering van bruinwieren
4. Transport van bruinwieren
5. Overslag en opslag van bruinwieren
6. Verwerking van bruinwieren tot:
    a. Een biopesticide
    b. Een eiwit concentraat
    c. Een grondstof voor bio-plastics die
        i. Verder verwerkt wordt tot meubels.

Deze waardeketen is schematisch weergegeven in Figuur 1. Met het vastleggen van deze waardeketen is aan het vijfde project doel, het definiëren van een ontwikkelpad voor waardeketens, voldaan



Figuur 1: Schematische weergave waardeketen.

De waardeketen is kansrijk om de volgende redenen. Bruinwieren groeien snel en van een aantal soorten is aangetoond dat deze inderdaad in de Noordzee gekweekt kunnen worden, hoewel op dit moment alleen op beschutte plekken zoals fjorden. Op kleine schaal is ook aangetoond dat de biostimulant inderdaad werkt, vooralsnog in de biologische bloembollen teelt. De toepassing in bioplastics is op dit moment al technisch mogelijk. Er is in het

algemeen een toenemende vraag naar plantaardig eiwit, dus daar is een grote marktvraag voorzien.

Deze waarde keten is beschreven in een propositie. Deze propositie is gestuurd naar 36 partijen. De partijen is gevraagd om hun steun uit te spreken voor het verder uitwerken van de business case, b.v. in de vorm van een letter of support. Zeventien partijen hebben hier positief op gereageerd and 10 partijen zoals het havenbedrijf Amsterdam hebben hier hun steun voor uitgesproken meestal in de vorm van een letter of support.

In deze waardeketen ontbreken een aantal essentiële gegevens waaronder de samenstelling van de suikerachtige moleculen en de eiwitsamenstelling. TNO heeft de suikeranalyses uitgevoerd en de eiwitsamenstelling door een commercieel lab laten bepalen (dit was voorzien in het project). Samenvattend blijkt het dat de analyses van een soort die nog niet eerder geanalyseerd is nog best wel een uitdaging is. Zowel TNO als de gespecialiseerde bedrijven hebben verder ontwikkelingswerk voor deze soort geïdentificeerd.

Fase 3: plan voor een semi-commerciële zeewierketen

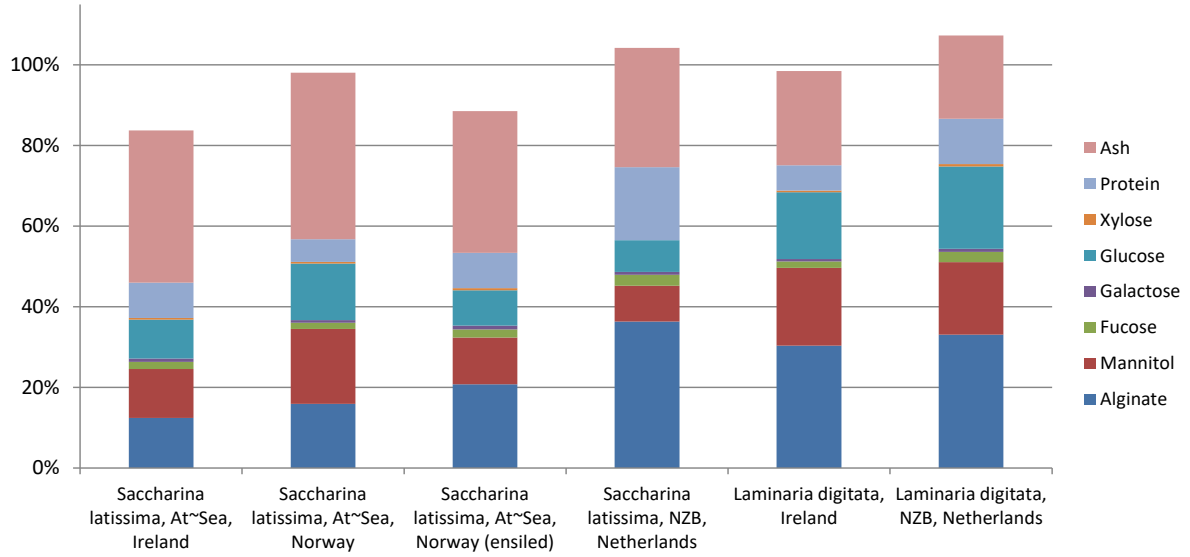
Deze laatste fase in het project had tot doel een concreet ontwerp van een zeewierwaardeketen op te stellen; een semi-commerciële zeewierketen die opschaalbaar is en bedrijvigheid aantrekt. De taak was het opstellen van een plan voor semi-commerciële zeewierketen.

Het project plan beoogde een ontwerp van een semi-commerciële productie van een zeewierproduct, bijvoorbeeld mannitol, een zoetstof en grondstof voor harde PUR schuimen, of alginaat dat onder meer als verdikkingsmiddel wordt toegepast. Beide stoffen kunnen uit bruinwieren gewonnen worden. De waardeketen uit fase 2 is ook gebaseerd op bruinwieren. Het bovengenoemde bio-plastic in dit geval bevat voornamelijk alginaat.

Het was voorzien in het project plan dat deze semi-commerciële productie vroegtijdig een inkomstenstroom voor de exploitatie van de zeewierketen doet ontstaan die (een deel van de) investerings- en exploitatiekosten kan dekken en daarmee een verdere ontwikkeling en opschaling van productie mogelijk kan maken. Tegelijkertijd was voorzien in het project plan dat het noodzakelijk dat gedurende meerdere seizoenen zeewier op een constante en substantiële schaal beschikbaar komt voor verdere kennis- en technologieontwikkeling. Hierbij werd ten tijde van het schrijven van het project plan in eerste instantie gedacht aan zeewierteelt op de Noordzee (0,5-1 ha, bijvoorbeeld pilot van zeewierteelt binnen een offshore windpark) en aanlanding van de zeewieroogst en processing tot het zeewierproduct in een Noord-Hollandse haven.

Een belangrijk aspect van dit plan is de mogelijkheid tot opschaling. Om uiteindelijk verschillende zeewierproducten commercieel te kunnen produceren is opschaling en kostenreductie een absolute noodzaak. Uitgewerkt is hoe de zeewier en productie van producten kan worden gevalideerd als essentieel onderdeel van de eerste markt introductie.

Bij kweek op zee blijkt de samenstelling en daarmee de kwaliteit van zeewier als grondstof voor verdere verwerking tot producten te variëren met verschillende factoren. De samenstelling van zeewier is namelijk niet alleen afhankelijk van de soort, maar ook van het moment van oogsten en de locatie van groei/kweek. Een voorbeeld van deze variatie staat in de grafiek hieronder.



Uit de grafiek blijkt dat de samenstelling van de hoofdcomponenten van twee verwante zeewiersoorten een factor twee kunnen verschillen, afhankelijk van de locatie waar de soort is gekweekt. De vier linker kolommen geven de samenstelling van inhoudsstoffen aan van Suikerwier (*Saccharina latissima*) gekweekt in respectievelijk een locatie bij Ierland, een locatie in Noorwegen, van dezelfde locatie maar anders behandeld en een locatie in Nederland. Voor het in Nederland gekweekte suikerwier blijkt bijvoorbeeld het aandeel alginaat relatief hoog. De twee rechterkolommen geven de samenstelling van inhoudsstoffen weer voor vingerwier (*Laminaria digitata*) gekweekt in respectievelijk Ierland en Nederland. Voor dit laatste zeewier is het aandeel mannitol en glucose relatief hoog maar variabel tussen de locaties.

Voor een productie proces is voorspelbaarheid van de grondstof noodzakelijk. Zoals hierboven aangegeven is de samenstelling van zeewier lastig te voorspellen en de gewenste samenstelling slechts een klein deel van het jaar beschikbaar. Hieruit komt voort dat er gezocht moet worden naar een methode om zeewier met een voorspelbare samenstelling te produceren.

Voorts is bekend van zeewier dat het bepaalde componenten uit het water, zowel gewenste als ongewenste, opneemt tijdens de groei. Om in algemene termen te komen tot een productie proces is het belangrijk als van te voren inzichtelijk is aan welke specificaties de grondstof moet voldoen en hoe tot die specificatie te komen. Daarnaast is van een aantal potentieel voor mens en dier schadelijke componenten nog onvoldoende bekend in hoeverre ze worden opgenomen door zeewier en in welke vorm ze dan aanwezig zijn. Een bekend voorbeeld hiervan zijn arseenverbindingen. Sommige zeewier bevatten significante hoeveelheden arseen. Echter, die lijken aanwezig te zijn in een vorm die niet schadelijk is voor mensen. De huidige norm maakt echter geen onderscheid tussen deze vormen.

Een methode om de voorspelbaarheid meer te kunnen sturen is door onder gecontroleerde omstandigheden te kweken en te verwerken. Hieruit is het concept ‘SeaWeed-TECH” ontsproten. Dit concept bestaat uit een combinatie van gecontroleerde kweek op land en een proces ontwikkelings infrastructuur zoals aanwezig bij TNO in Petten. De eerste beoogde locatie van dit concept is de haven van Amsterdam (Prodock) waarmee de zeewier productie

en verwerking hemelsbreed ongeveer 40 km uit elkaar liggen. De zeewier wordt overigens nog steeds in (gefilterd en gezuiverd) zeewater gekweekt.

Het concept “SeaWeed-TECH” is getoetst aan de hand van twee concrete marktvragen. In beide gevallen gaat het om het raffineren van zeewier tot eindproducten. De eerste waardeketen produceert o.a. een product voor de voer markt, waarbij zuiverheid van het zeewier en het product essentieel is. De tweede waardeketen extraheert componenten voor de “Wellness”” markt, en ook daarbij is product zuiverheid en voorspelbaarheid essentieel. Met deze toetsing kon de propositie voor een pre-commerciële ontwikkelings-faciliteit op basis van het concept “SeaWeed-TECH” verder ontwikkeld worden. .

Deze zeewierketen is op semi-commerciële schaal uitgewerkt tot een concreet plan, zowel technisch als financieel. Er is een ondernemer gevonden die deze keten als kansrijk genoeg ziet om hier investeerders mee te gaan aantrekken.

Hiervoor is in kaart gebracht wat de marktbehoefte is in termen van voorspelbaarheid van de kwaliteit van zeewier, waarbij onder kwaliteit zowel de bulk inhoudsstoffen worden verstaan als de aanwezigheid van ongewenste componenten. .

Marktonderzoek Gunnar Larsen

Opdracht omschrijving:

Waardeketen inzichtelijk maken voor welk gebruik van zeewieren voor welke toepassingen op dit moment het meest kansrijk zijn om commercieel uit te nutten zodat het bedrijfsleven op grotere schaal componenten of zeewier zelf gaat zien als een goede en betrouwbare oplossing voor producten

Markttoetsing opdracht

Dit onderzoek zou in eerste instantie worden uitgevoerd door Alexander Rengers. Hij is degene geweest die het voorwerk gedaan heeft om deze markttoetsing te kunnen uitvoeren. Aangezien Alexander Rengers een fulltime baan aangeboden kreeg bij Protix (insecten kweek) heeft hij in overleg met Gunnar Larsen deze opdracht doorgegeven met goedkeuring van de betrokken stuurgroep. Gunnar Larsen heeft wel gedurende deze markttoetsing met regelmaat contact gehouden met Alexander Rengers om zeker te zijn dat koers gehouden binnen de “spirit” van deze markttoets.

Beschrijvende markt-toets.

De zeewier sector in noordwest Europa is op dit moment jong en onvolwassen. Dus om binnen zekerheid grenzende waarschijnlijkheid er voor te zorgen dat wat voor initiatieven er ook worden ontplooid, deze zoveel als mogelijk aansluiten aan waar de markt mee bezig is. Met het oog op babystapjes te maken richting een meer volwassen markt binnen nu en 5 jaar. In het kader van waar de maatschappij en industrie op dit moment op zitten te wachten is hier gekozen voor een “ beschrijvende markt-toets, “een toetsing van waar de markt zich in alle realisme op dit moment bevindt”. Daar waar de markt op dit moment zit te wachten, zich mee bezig houdt. Maar ook waar de bedrijven zelf denken te staan. Deze toetsing is vanuit het perspectief genomen van ondernemingen die reeds bezig zijn of zich in de toekomst bezig willen houden met de verwerking van zeewieren op wat voor mogelijke manier dan ook.

Plan van aanpak

Voor het eerst zijn alle bedrijven binnen de Benelux die op dit moment zeewieren verwerken als basisgrondstof en/of componenten die dan wel uit zeewieren geëxtraheerd zijn samengebracht binnen een document. In totaal leverde deze zoektocht 135 bedrijven op die iets met wier of componenten ervan doen.

Online survey

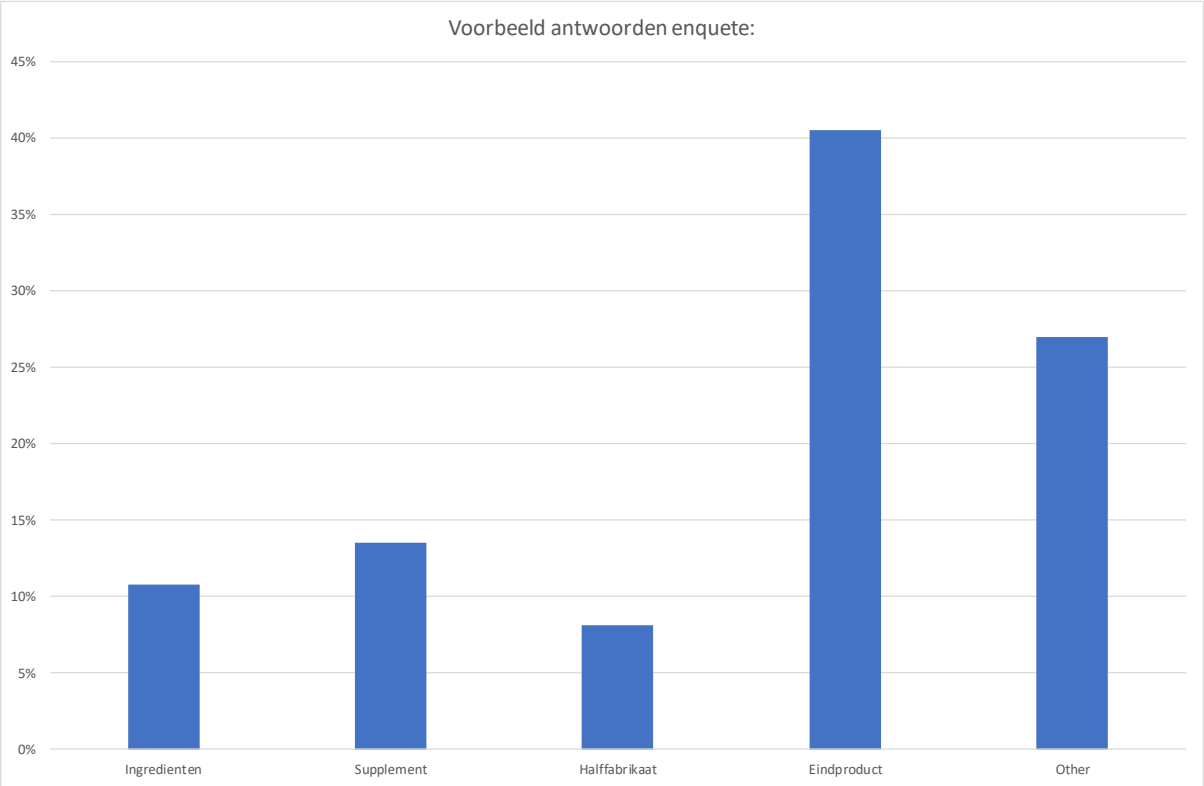
Er is besloten om een “Online Survey” in te richten met een 30 tal vragen die helderheid moeten verschaffen in wat voor hoedanigheid deze bedrijven dan wel/niet en hoe zij zeewier gebruiken binnen welke sector en voor welke producten. Er is ook gekozen om een aantal mensen vanuit de zeewier branche hun warme contacten aan te spreken om een grotere “return rate” te realiseren voor de survey. Het aanspreken via warme contacten’ is gedaan om de return rate (response) te verhogen.

.

Voorbeeld vraagstelling:

De volledige vragenlijst staat in deliverable D3.1. De volledige antwoorden en resultaten staan in de appendix van D3.1 Als voorbeeld staat hieronder het antwoord op de vraag" *Voor welke activiteiten gebruikt uw bedrijf zeewier?*" in de grafiek weergegeven. De keuzes waren:

1. Ingrediënten
2. Supplement
3. Halffabricaat
4. Eind product
5. Anders n.l. Zelf invullen



Betrokken sectoren

Doordat wij een groot aantal bedrijven/mensen persoonlijk hebben gesproken hebben wij ook een bepaalde "awareness" getriggerd en wil 100% van de bedrijven/personen betrokken blijven van het verloop van dit onderzoek en zouden zij graag de eindconclusie willen lezen op een nader te bepalen tijdstip zodra dit project is afgerond.

Schaalgrootte

Een diversiteit van bedrijven van klein tot groot hebben gereageerd en is contact mee. En om een degelijke afzetmarkt te kunnen bedienen zullen de grotere bedrijven die graag meer "natural based en biobased" ingrediënten willen toevoegen en een betrouwbaardere toelevering van hoogstaande consistent kwalitatief product nodig hebben. Schaalgrootte is

van groot belang om deze bedrijven te kunnen bedienen maar ook om als toeleverancier te kunnen dienen vanuit economisch perspectief.

“Pilot” schaal installatie

Een ‘pilot schaal’ teeltinstallatie wordt op dit moment opgetuigd bij Prodock in Amsterdam-West. Met zes tanks zal hier een “proof of concept” worden uitgerold om te valideren dat opschaling wel degelijk een belangrijke en ook haalbare zaak is voor het concept. Dit initiatief is “Seaweed-Tech” genoemd zal dan ook van belang zijn om de sector van toeleveranciers voor humaan geschikte consumptie zich verder te kunnen laten ontwikkelen. Met name de twee topsectoren “voeding en personal care” zijn speerpunt om uiteindelijk leverancier van te worden. Deze twee pilaren zijn voor het grootste gedeelte geschikt om als afnemer te dienen van “premium” product. Juist ook omdat zij te maken hebben met overheidsinstanties in het kader van veiligheid voor mens en dier.

“Plant” schaal installatie

In jonge sectoren zullen wij de cruciale tussenstap van “pilot schaal” moeten opzetten voordat Seaweed-Tech de sprong kan maken naar “plant schaal” grootte. Deze schaal zal een veelvoud worden van “pilot schaal” op een nieuwe locatie die voldoende ruimte biedt. Om een realistisch beeld te krijgen van hoe groot deze productie unit zal worden zullen wij ook de markt aan de hand mee moeten nemen om voldoende afzetmogelijkheid te garanderen. De markt moet dan ook wel de daad bij het woord voegen en afname garanties geven voor de toekomst.

Verdiepende gesprekken met markt

Uit de diverse contactmomenten en daarmee verdiepende gesprekken blijkt er een grote kans maar ook welwillendheid te zijn meer producten met zeewier te ontwikkelen en naar de markt te brengen. Veel van de grotere bedrijven geven aan dat zij wel meer producten zouden willen ontwikkelen met zeewieren maar er op dit moment voor hen geen gecertificeerd, traceerbaar product beschikbaar is als halffabricaat, ingrediënt of hoofdbestandsdeel. En hierin wordt dan ook zichtbaar welke kansen wij zien, welk probleem wij oplossen en wie onze klanten in de toekomst zullen zijn.

Business case ontwikkeling

Naast deze markttoetsing hebben er ook veel ontwikkelingen plaatsgevonden rondom een businesscase ontwikkeling voor traceerbaar, gecertificeerd schoon zeewier. Onder de naam ‘Seaweed-TECH’ ligt er nu een business case klaar om te starten om zeewier te telen binnen een circulair gesloten systeem. De volgorde die hier gehanteerd wordt is om vanuit:
Lab Scale/Pilot Scale → Plant Scale nu te starten en om te valideren dat een dergelijke teelt de weg kan plaveien voor een ‘Plant Scale’ schaalgrootte commerciële operatie.

Binnen dit proces kan Pilotscale op dit moment nog niet worden overgeslagen, zoals eerder beschreven hebben wij hier met een onvolwassen markt te maken hebben.
Gebaseerd op het principe: TO SEE IS TO BELIEVE zal deze pilot meerdere functies hebben de komende jaren zoals; Markt Volwassenheid aantonen, investeerders aantrekken, onderzoek uitbouwen, gecontroleerd via trial & error, ervaring op doen dus. Deze pilot is van

groot belang om uiteindelijk ‘Plant Scale’ te kunnen realiseren op een aantal geschikte locaties in de buurt van zeewater zoals IJmuiden, Den Helder of Den Oever bijvoorbeeld. Het gaat hier om een schaalbare businesscase die op diverse plekken opnieuw kan worden herhaald.

Een dergelijk commercieel opgezette pilot zoals Seaweed-TECH zal ook de samenwerkingsverbanden versterken tussen de bedrijven die vanaf het eerste begin betrokken zijn geweest bij de zeewier agenda voor de provincie Noord-Holland. De bedrijven DANVOS, Hortimare, Huiberts bloembollen en biomassa designstudio Klaarenbeek & Dros zijn allen op zoek naar een betrouwbare bron voor consistent hoogstaande kwalitatieve wieren.

Samenvattend kan gesteld worden dat er voldoende draagvlak is voor het SeaWeed-TECH concept. Het SeaWeed-TECH concept is op hoofdlijnen het leveren van hoge kwaliteit zeewier gekweekt op land in zeewater. Door alle aspecten van de kweek gecontroleerd uit te voeren kan het hele jaar zeewier van voorspelbare en gegarandeerde kwaliteit geleverd worden. SeaWeed-TECH voorziet in de behoefte om op grote schaal bedrijven te kunnen voorzien van schoon, contaminatie vrij zeewier. Deze sectoren, met name voedsel en personal care, kunnen dan veilig, traceerbaar en in de toekomst gecertificeerd zeewierproducten creëren. SeaWeed-TECH kan bijdragen aan de concretisering van de eerste trap van het eerder geschetste lange-termijn ontwikkeltraject van de zeewier waardeketen; korte termijn (tussen nu en 5 jaar) productie van zeewier (orde grootte 50-100 ton) ten behoeve van niche producten en productontwikkeling.

Business case summary: SeaWeed-TECH, op land geteeld zeewier

Waarom SeaWeed-TECH?

Om op grote schaal bedrijven te kunnen voorzien van schoon, contaminatie vrij zeewier. Deze sectoren, met name voedsel en personal care, kunnen dan veilig, traceerbaar en in de toekomst gecertificeerd zeewierproducten creëren. Zeewier is een nieuwe bron om eiwitten, oliën uit te winnen en om brandstoffen mee te maken.

Hoe doen wij dit?

Zeewieren telen onder gecontroleerde condities, zoals temperatuur, gefilterd zeewater en kunstlicht binnen een aquacultuur. Het gefilterd zeewater verlaat de aquacultuur schoner dan dat het binnen komt door het filtersysteem.

Wat levert dit op?

Schoon, veilig, bruikbaar premium zeewier wat geschikt is voor humane consumptie. Waar SeaWeed-TECH in eerste instantie op zal focussen is de voedings en personal care industrie qua netwerk. Traceerbaarheid is met een installatie een feit, certificering zal volgen.

Om SeaWeed-TECH van voldoende inkomsten te voorzien is er geschat wat de kosten zijn en hoeveel de producten opbrengen. De verwachte kosten en baten zijn hieronder samengevat. Ook is er een redelijk groot herhaalpotentieel, omdat dit concept in de havens van Noord-Holland, de andere kust provincies en daarna in Europa kan worden uitgerold.

Voor de korte termijn doelstelling is een kweek systeem op land, groot genoeg om voldoende revenuen te genereren en de daarbij aansluitende ontwikkeling faciliteiten zoals het TNO zeewier processing lab (https://www.youtube.com/watch?v=Yb9JApeb7Bw). Op basis van het marktonderzoek verwachten men een groot replicatie potentieel. Bij verder opschaling kan naar locaties op zee worden gekeken. Met het definiëren van het ontwikkelpad voor deze waarde ketens is aan het vijfde projectdoel voldaan.

Zeewier telen in open water brengt veel uitdagingen met zich mee en hoge kosten. Naast deze zaken kan in open water geteeld wier verontreinigingen bevatten van allerlei stoffen, zoals zware metalen. Dit kan en zal worden uitgesloten met een land-based businesscase waar jaarrond wier zal worden geteeld onder ideale omstandigheden. Op deze manier kunnen grootzakelijke klanten zeewier en de extracten ervan als grondstof gaan toepassen in producten. Door deze eerste stap te zetten zien wij de toekomst van zeewiertoepassingen een groei doormaken, met in eerste instantie als focuspunt de Voedsel en Personal care industrieën.

Er is een kosten baten analyse uitgevoerd door Gunnar Larsen voor het concept “SeaWeed-TECH”. Deze analyse gaat uit van een eerste productie faciliteit van zeewier op land. De analyse is uitgevoerd op basis van historische data van het kweken op land van Ulva (zeesla) en prijzen die marktpartijen hebben aangegeven bereid zijn te betalen voor schoon, gecontroleerd zeewier.

De fases in de ontwikkeling en de bijbehorende geschatte kosten zijn hieronder puntsgewijs samengevat. Een artist’s impression van fase nul staat hieronder. Het opschalen van de

productie is voorzien in drie fases. Tanks van 100 m^3, tanks van 500 m^3 voor de pilot- en demo-fase en de productie faciliteit voorziet in tanks van 5,000 m^3. Dit zijn de gebruikelijk stappen van ongeveer een factor 10 bij opschaling. Op basis van ervaringsgetallen van het bouwen van dit soort installaties is de post onvoorzien (ook op basis van ervaring) van 25% .

Fase 0 € 115.000
● Demo installatie opzetten Amsterdam West binnen Prodock 1, Port of Amsterdam
● Markt ontwikkeling/ commercieel netwerk bouwen
● Innovatiefondsen/subsidiefondsen/Investeerders aantrekken
● Strategische partnerships afsluiten

Fase 1 € 438.000
● Pilot installatie opzetten Amsterdam West binnen Prodock 2, Port of Amsterdam
● Markt ontwikkeling/ commercieel netwerk verder bouwen
● Klanten portofolio vergroten
● Strategische partnerships verder ontwikkelen/uitbouwen

Fase 2 € 757.000
● Productie installatie bouwen bij zeewater en grootschalige productiestart
● Markt ontwikkeling/ commercieel netwerk verder bouwen
● Klanten portofolio vergroten
● Strategische partnerships verder ontwikkelen/uitbouwen

Overzicht:
● Totaal investering € 1.310.000 komende 5 jaar
● Terugverdientijd investering 5 a 6 jaar, incl. rente
● Volledig exploitatie budget, Investeringen, winst/verlies rek, balans, cashflow beschikbaar op aanvraag.

● Fase doorlooptijden:
○ Fase 0, 12 maanden,
○ Fase 1, 16 maanden,
○ Fase 2, indefinite
○ Fase 3, repeteren op andere locaties

Daarna zal op volledige schaal geproduceerd kunnen worden, met een verwachte bruto omzet van omstreeks € 5 miljoen Dit is per faciliteit. Er zijn verschillende scenario’s doorgerekend. Dit is een conservatieve schatting van het economisch potentieel van dit concept, de verwachting is dat er meer zeewier gekweekt kan worden en ook nog soorten met een hogere marktprijs. De verwachting is dat in 2023 er op marktschaal geproduceerd kan worden. Met het schetsen van de pre-commerciële verwerkings apparatuur en het businessplan voor deze apparatuur is aan het zesde en zevende (laatste) projectdoel voldaan.

Conclusies

Zeewier leeft en groeit in de markt. Naar aanleiding van deze “markt survey” is er een hoop stof opgewaaid rondom het veilig en verantwoord gebruik van Algae/Zeewier. Het is helder geworden dat er veel bedrijven zijn die ook graag zeewier als bron zouden willen aanwenden op korte termijn. Bij de grote bedrijven vinden zelfs ook al product ontwikkelingen plaats met zeewieren. Maar zij beseffen ook dat deze producten nu niet de markt op mogen omdat het basis product wier niet traceerbaar is, niet jaarrond geleverd kan worden en niet gecertificeerd is. Zoals wij kunnen concluderen biedt zeewier een unieke kans. Een unieke kans om een compleet nieuwe bron toe te voegen aan het palet van mogelijkheden voor de mensheid. Om tot veilig product te kunnen komen bevelen we aan om over te gaan om zeewier te telen onder gecontroleerde condities op alle fronten. Vandaar dat het begrip intensieve aquacultuur, gebaseerd op zeewater, ingezet kan worden op grote schaal om mens en dier te voorzien van een bron. De verkorte eindconclusie na veel tijd en werk luidt dan ook:

De overall conclusie van dit project is dat pp dit moment is er geen traceerbaar gecertificeerd wier product beschikbaar wat jaarrond beschikbaar is van hoge consistente kwaliteit. Om dit wel te realiseren is SeaWeed-TECH opgericht. Verder versterkt door de kennis en kunde van TNO, WR, en NIOZ kan de zeewiereconomie hiermee een vliegende (varende) start maken. Bij verdere opschaling en na beantwoording van kennisvragen, kan succesvolle commerciële teelt op zee mogelijk worden.

Zoals beschreven in de tekst zijn de onderstaande 7 doelen van het project behaald. Hoe doel 1&2 zijn behaald kunt u vinden op pagina 7, het derde en vierde doel op pagina 8. Op pagina 11 vind u de onderbouwing van het 5^{e} doel, het zesde en zevende op pagina 21 hierboven. De gedetailleerde onderbouwing staat in de deliverables, die als aparte documenten bij dit rapport zijn opgenomen.

1. Het in kaart brengen van de bedrijven zeewier activiteiten willen uitvoeren of ontwikkelen
2. Het bepalen welke van deze bedrijven willen samenwerken en in welke vorm.
3. Het bepalen van welke waardeketens bij elkaar passen.
4. De meest kansrijke waardeketens selecteren.
5. Een ontwikkelpad voor deze waarde ketens definiëren
6. Welke pre-commerciële verwerkings apparatuur is daar voor nodig.
7. Een businessplan voor deze apparatuur en waardeketen.

Project informatie en financiering

Dit project is gefinancierd door de provincie Noord-Holland. Kenmerk van de subsidiebeschikking is: 877534/895003. De projectpartners bedanken de provincie voor de financiële ondersteuning.

Deliverables en appendices

De deliverables zijn beschikbaar als aparte documenten. De indicatieve exploitatie begroting is voor iedereen beschikbaar via Seaweed-TECH op afspraak.

1. Deliverable 1.1: Gelieerde organisaties, lijst mogelijke bedrijven, vragen lijst voor marktverkenning.
2. Deliverable 1.2: Momentopname 13-07-2017 van reacties van bedrijven op basis waarvan de business cases ontwikkeld worden.
3. Deliverable 1.3: Geïdentificeerde waardetekens
4. D2.1: Rapport met verslagen van de workshops en expert meetings, concrete onderzoeksvragen, en een helder onderbouwd advies welke zeewier waardeketen in WP 3 verder uit te werken.
5. D3.1: Rapport met de keuze product, waardeketen ter acceptatie stuurgroep
6. Deliverable 3.2: Businessplan ontwikkeling semi-commerciële zeewierketen met kosten schatting infrastructuur, gedocumenteerde commitment bedrijven, en schets afstemming met het Nationaal Zeewier Programma.
    a. Appendix 1 bij D3.1: Alle data markttoetsing
    b. Appendix 2 bij D3.2: Indicatieve Exploitatie Begroting

ECN

Vertrouwelijk

Deliverable 1.1 en 1.2: Plantaardige biomassa uit zee



ECN-X--17-094 - juli 2018

www.ecn.nl



Deliverable 1.1 en 1.2: Plantaardige biomassa uit zee

Auteur(s)

J.W. van Hal
C. Rockmann
K. Timmermans

Disclaimer

ECN inclusief de bijbehorende duurzame energieactiviteiten, medewerkers, faciliteiten en contracten, is sinds 1 april 2018 onderdeel van TNO. Hoewel de informatie in dit document afkomstig is van betrouwbare bronnen en de nodige zorgvuldigheid is betracht bij de totstandkoming daarvan kan TNO geen aansprakelijkheid aanvaarden jegens de gebruiker voor fouten, onnauwkeurigheden en/of omissies, ongeacht de oorzaak daarvan, en voor schade als gevolg daarvan. Gebruik van de informatie in dit document en beslissingen van de gebruiker gebaseerd daarop zijn voor rekening en risico van de gebruiker. In geen enkel geval zijn TNO, zijn bestuurders, directeuren en/of medewerkers aansprakelijk ten aanzien van indirecte, immateriële of gevolgschade met inbegrip van gederfde winst of inkomsten en verlies van contracten of orders. Geen externe assurantie.

In samenwerking met

Inhoudsopgave

1.	**Inleiding**	**4**
2.	**Deliverable 1.1**	**5**
3.	**Deliverable 1.2**	**9**

1. Inleiding

Zeewier is een wereldwijd groeiende markt. Zeewier heeft de belofte in zich om oplossingen te bieden voor grote mondiale uitdagingen; een basis voor de circulaire economie bijvoorbeeld middels een alternatieve duurzame eiwitbron of een bron voor biofuels. Oplossingen voor problemen van wereldniveau.

Dit project geeft invulling aan de motie die de fracties van D66 en VVD in de Provinciale Staten van Noord-Holland hebben ingediend en die door het provinciebestuur is overgenomen (Statenvoordracht 70: Zeewier als energiebron). In een reactie heeft de Provincie Noord-Holland de ambitie uitgesproken om maximaal in te spelen op de ontwikkelende zeewiermarkt. Dit plan van de Noord-Hollandse kennisinstituten is een combinatie van 'denken' en 'doen'; een mix van academische kennis en pionierende ondernemingen georganiseerd rondom de bestaande faciliteiten in Noord-Holland. Het plan beoogt om een kennisinfrastructuur op te bouwen die gericht is op ontwikkeling van de relevante kennis, bedrijvigheid en innovatie.

Het project is opgebouwd uit drie fases:
1. Een marktanalyse van de gehele zeewierketen gericht op de vraag waar in de keten de grootste kansen liggen voor economische ontwikkeling.
2. Opzetten van een kennisnetwerk; interactie tussen wetenschappers en ondernemers gericht op innovaties en start ups.
3. Een concreet ontwerp van een zeewierwaardeketen; een semi-commerciële zeewierketen die opschaalbaar is en bedrijvigheid aantrekt.

De concrete doelen van het project zijn:
1. Het in kaart brengen van de bedrijven zeewier activiteiten willen uitvoeren of ontwikkelen
2. Het bepalen welke van deze bedrijven willen samenwerken en in welke vorm.
3. Het bepalen van welke waardeketens bij elkaar passen.
4. De meest kansrijke waardeketens selecteren.
5. Een ontwikkelpad voor deze waarde ketens definiëren
6. Welke pre-commerciele verwerkings apparatuur is daar voor nodig.
7. Een businessplan voor deze apparatuur en waardeketen.

Het project heeft samen met de gelieerde organisaties meer dan 30 bedrijven van groot tot klein benaderd. In het algemeen zijn de reacties positief en wil men graag samen verder ontwikkelen. Er is ook geloof (met gebrek aan een beter woord) in zeewier. De samenwerking met de gelieerde organisaties was in het algemeen effectief en positief. De opkomst bij de workshop was boven verwachting. In de volgende secties staan de deliverables en milestones 1.2 en 1.2.

2. Deliverable 1.1

Deliverable 1.1: Gelieerde organisaties, lijst mogelijke bedrijven, vragen lijst voor marktverkenning.

Deze deliverable beschrijft het resultaat van taak 1.1, hieronder. Dit is tevens het rapport waarop het halen van Milestone 1.1 wordt onderbouwd.

Milestone 1.1 : bedrijven- en vragen -lijst voldoende compleet om de marktvraag in kaart te brengen.

Taak 1.1: In kaart brengen potentiële marktpartijen.

WMR, NIOZ, en ECN brengen, in samenwerking met Provincie Noord-Holland (PNH), de partijen in kaart die van belang zijn voor zeewierketens. Dit zijn niet alleen bedrijven die bekend zijn bij de partners en PNH, maar ook bedrijven die kunnen bijdragen aan het ontwikkelen van de ketens. Ook de aan de Provincie gelieerde organisaties (b.v. de ontwikkelingsmaatschappij Noord Holland Noord) worden geïnformeerd en om hun medewerking gevraagd, gecoördineerd door de Provincie. De kern bestaat uit partijen binnen de provincie, maar ook gegevens van bedrijven/partijen buiten de provincie worden verzameld om de ketens volledig in te vullen. De lijst met potentiële partijen en organisaties wordt vastgesteld alsmede de verantwoordelijken voor het benaderen. Tevens wordt een standaard vragenlijst/checklist opgesteld alsmede een kort document wat de doelen van dit project kort beschrijft, b.v. in de vorm van een fact sheet of Q&A.

De vragenlijst is besproken met de projectmedewerkers en de stuurgroep en als volgt vastgesteld:

1. Wat is het belang van duurzaamheid voor uw bedrijf?
2. Wat is het belang van circulariteit voor uw bedrijf?
3. Welke producten/diensten ziet u in de zeewierketen?
4. Welke rol wil uw bedrijf spelen in de keten ontwikkeling?
5. Hoe ziet uw bedrijf gezamenlijke ontwikkeling met kennisinstituten?
6. Hoe ziet uw bedrijf gezamenlijke ontwikkeling met uw concullega's?
7. Hoe staat uw bedrijf tegenover subsidietrajecten?
8. In welk stadium mogen wij uw bedrijf noemen in het samenbrengen van consortia? En in welke context?
9. Een voorwaarde van subsidies is vaak dat de bedrijfsnaam publiek wordt? Was is uw standpunt daarover?

Deze vragen zijn een richtlijn om de relevante informatie te verkrijgen voor het in kaart brengen van de marktvraag. De vragenlijst is expliciet NIET bedoeld als enquête. Een kort verslag van de gesprekken legt de informatie vast. De numerieke data (b.v. de hoeveelheid zeewier) wordt vastgelegd in een Excel bestand als data matrix. Een voorbeeld verslag staat in de bijlage en alle verslagen staan op de samenwerkings-website:
http://pbuz.ecn.nl/

Op basis van de kick-off meeting zijn de volgende gelieerde partijen actief betrokken bij het project dan wel werken samen met dit project vanuit een ander project. De partijen en hun rol staat in de tabel hieronder.

Gelieerde partij	Contactpersoon	Rol
MCN	Marja Doedens	Coördinatie met EFRO project Port4Innovation
LTO-Noord	Gerben van Lenthe	Identificatie kansen, makelaar partijen, definitie projecten, benaderen partijen
Green-Port	Gerben van Lenthe	Identificatie kansen, makelaar partijen, definitie projecten, benaderen partijen
Ontwikkelingsmaatschappij Noord-Holland (Noord)	Monique de Leeuw	Identificatie mogelijke marktpartijen, eerste benadering/peiling interesse.

Het behalen van Milestone 1.1 is als volgt onderbouwd:
De milestone beoogt een vragen lijst op te stellen die compleet genoeg is om de marktvraag in kaart te brengen. Om een ontwikkelingstraject te definiëren, is het nodig om in kaart te brengen hoeveel product van welk zeewier op welke termijn nodig is. Andere randvoorwaarden voor het ontwikkelen van de keten zijn de bereidheid om samen te werken, en welke beleidsinstrumenten daarvoor ingezet moeten/kunnen worden. De vragenlijst is aan de hand daarvan opgesteld door het projectteam.

De initiële lijst bedrijven om te benaderen is als volgt:

Bedrijfsnaam	Welk zeewier product
All Sea	hele zeewier voor kant en klaar markt
Dutch Weed Burger	hele zeewier voor kant en klaar markt
Sea More	hele zeewier
Veggie in pumps	hele zeewier voor kant en klaar markt
Duchefa	Medical grade agar
Feyecon	Alginaat, mannitol
Arcadis	Installaties
Damen	Installaties
Boskalis	Installaties
SCW	Hele zeewier voor SCW
Burg	Schoonmaakmiddelen
Zilte proefboerderij, MarcFoods	Hele zeewier
ICL	Mineralen uit zeewier
Hortimare	Produceren zeewier zaaigoed
CIV den oever	Vers zeewier
Danvos	Eiwitten
Fish Tales	Hele zeewier
Van Oord	Installaties
IFF	Zeewier smaakversterkers
Seadish	Zeewier Borden
Zeeboerderij Ijmond	Hele zeewier
SeaFlavours	Gedroogd Zeewier
Deep Moda Vegan	Kleding
Ursa Paint	Modifiers
Natural Plastics	Zeewier plastics
SALGA	Hele zeewier
SeatechEnergy	Kweeksystemen, vergisting, fractioneren

Het aantal kandidaatbedrijven werd groot genoeg gevonden om met de marktverkenning verder te gaan.

Appendix A: Voorbeeld gespreksverslag (1 van de 30 totaal).

Gespreksverslag SeatechEnergy, ECN
Datum: 2017-02-20
Aanwezig: Charles Laarhuis, CEO, Jaap van Hal, Andre Wortel, ECN

Het bedrijf SeatechEnergy (http://www.seatechenergy.com/) heeft een zeewaardig kweekmodule voor zeewier ontwikkeld (en octrooi op aangevraagd) alsmede een 12 staps vergistingsproces dat de gekweekte zeewier omzet naar biogas. De vergister is ook toepasbaar voor andere feedstocks. Ook op dat proces is octrooi aangevraagd. Het vergistingsproces zet alle COD (BMP) om naar biogas. Op het moment is de belangrijkste afzet markt Indonesië waar een project is gestart om een WKK unit op te zetten op basis van zeewiervergisting. De demo unit is ongeveer een kuub per dag aan doorstroom.

In de toekomst wil SeatechEnergy gaan werken aan cascaderende verwaarding van zeewier en dan de reststoffen vergisten. Het is daarom geïnteresseerd in de resultaten van de vergistingsproeven die gedaan zijn in het EOS LT 08027 project “Seaweed Biorefinery”. Voor de lokale bevolking in Indonesië (maar ook eilanden in het algemeen zoals de Canarische eilanden en het Caribisch gebied) is diesel een belangrijke brandstof, zowel voor de opwekking van elektriciteit en als transportbrandstof. Dus daarom is het project MacroFuels van belang omdat de butanol die daar gemaakt wordt gebruikt kan worden als biodiesel. Ook blijkt co-vergisting van het palmolie residu mogelijk te zijn, en daar is een link met het PIB project PALMARES. Ook zijn er vergaande gesprekken met PJB (Indonesisch staats electriciteits bedrijf) om palmolie residu te mixen met zeewier voor vergisting. Proeven hieromtrent zijn gestart.

SeatechEnergy heeft dezelfde ervaringen met samenstellingsanalyse als ECN, dat blijft weerbarstig. Het effect van kweekcondities is ook gevonden, b.v. de kweekdiepte van rode zeewieren hebben een effect op de carrageenans en agar gehaltes.

Het plan “platform natuurlijk” is besproken. SeatechEnergy ziet de volgende raakvlakken. Het gaat om kweek in Europa, er zal worden gewerkt met bekende partijen (Damen, IHC, Hortimare, ECN), het feit dat het offshore is en de ervaringen van SeatechEnergy, en vanwege de grote hoeveelheden platformen ziet men het omzetten als een groeimarkt. Het Moederbedrijf van SeatechEnergy is INRADA met 60 jaar offshore olie en gas ervaring.

Afgesproken is dat:
- Jaap van Hal de standaard ECN Engelse NDA naar Charles stuurt.
- Het persbericht provincie Noord-Holland naar Charles stuurt (Hilversum is de vestiging plaats van SeatechEnergy).
- Jaap het publieke materiaal ‘platform natuurlijk’ opstuurt naar Charles.
- Jaap aan Process Groningen gaat vragen of de resultaten gedeeld kunnen worden.

3. Deliverable 1.2

Deliverable 1.2: Momentopname 13-07-2017 van reacties van bedrijven op basis waarvan de business cases ontwikkeld worden.

Deze deliverable geeft een momentopname van de reacties van de bedrijven met bovengenoemde peildatum, zoals beschreven in Taak 1.2, hieronder. De informatie moet gedeeltelijk nog verwerkt worden en of andere personen in de bedrijven gesproken worden. In het algemeen echter geeft het aan dat er veel interesse is voor zeewier over een breed scala van producten. Meerdere soorten zeewier staan in de belangstelling en regelmatig worden er nog nieuwe bedrijven geïdentificeerd. De business cases kunnen op basis hiervan ontwikkeld worden en witte vlekken in de informatie zullen worden aangevuld in vervolggesprekken. De samenvatting van de gespreksverslagen staan hieronder in tabel vorm. Deze deliverable is tevens de onderbouwing van het halen van Milestone 1.2, hieronder.

De meeste bedrijven staan open voor samenwerken. Echter, ook wordt aangegeven dat zowel certificering (b.v. organisch, MSC or ASC) als de administratieve last van samenwerkingssubsidietrajecten als belastend tot belemmerend wordt ervaren.

Op basis van deze informatie kunnen de soorten zeewieren, de hoeveelheden en producten geclusterd worden en daarmee logische samenwerkingsverbanden gelegd worden. Tevens kan op basis van deze informatie korte, middellange en lange termijn doelen opgesteld worden. Deze doelen kunnen tevens dienen als basis voor een duurzaam beleid om de zeewiereconomie te ontwikkelen in de provincie en het inpassen van deze ontwikkelingsmogelijkheden in de Nationale Wetenschaps Agenda (NWA) in ontwikkeling. Deze activiteit zal worden uitgevoerd in taak 1.3.

Milestone 1.2 : Overzicht van de geïnteresseerde partijen in kaart gebracht en ter voorlegging aan de stuurgroep als basis om de ketens uit te werken.

Taak 1.2: In kaart brengen marktvraag, kennis en competenties in de provincie.

De bedrijven worden benaderd door de verantwoordelijken (zoals vastgesteld in T1.1) om de interesse in kaart te brengen, op basis van de vragenlijst van D1.1 en zoals hierboven beschreven. Voorts zal worden gevraagd of er nog andere partijen zijn die benaderd moeten worden. De informatie wordt op een overzichtelijke manier in kaart gebracht in een document. Hier wordt ook de beschikbare kennis die bedrijven willen inbrengen in kaart gebracht.

Onderbouwing behalen milestone 1.2:
Een zeewier keten van welk soort dan ook heeft partijen nodig die de kennis en kunde kunnen leveren alsmede bedrijven die daar in willen investeren. De keten bestaat grosso modo uit een kweeklocatie, een kweeksysteem, een te kweken zeewier, een oogstsysteem, een transport en opslagsysteem, een verwerkingssysteem en partijen die de producten verkopen.

Op basis van de antwoorden zijn verschillende waardeketens te schetsen. Een voorbeeld daarvan is de (grootschalige) productie van zeewier gebaseerde kleding. Daarvoor moet het juiste zeewier gekweekt worden en op de juiste manier verwerkt worden tot vezels. Een andere waardeketen is het produceren van duurzaam veevoer, m.n. in het geval van Noord-Holland voor koeien. Ook hier worden op dit moment initiatieven van uitgewerkt om dit te introduceren op de markt. Met deze twee voorbeelden geven wij aan hoe de verschillende partijen bij elkaar kunnen worden gebracht om deze waarde ketens verder te ontwikkelen.

De totale korte termijn (tussen nu en 5 jaar) zeewier vraag is order grootte 50-100 ton. Dit gaat voornamenlijk over niche producten, en voor productontwikkeling. Op middellange termijn (5-10) jaar zal de vraag richting de 1000 ton gaan, vooral als een van de grotere productstromen op gang komt. De lange termijn vraag zal een paar honderd kiloton bedragen. Wij voorzien een langzame opbouw van vraag en daarmee de business cases. Dus op korte termijn is de business case een combinatie van meerder niche producten, de hele lange termijn zijn bulk producten.

Om een iets breder perspectief te schetsen. ECN en TNO bezoeken Saga City (Japan) in de week van 16/10/2017. Dit op uitnodiging van Saga City via de ambassade in Japan. Vanuit het bedrijfsleven is er interesse om kweeksystemen aldaar onder de aandacht te brengen, alsmede extractiesystemen. Dit is ook een eerste stap naar de ontwikkeling en export van zeewier gebaseerde waardeketens.

Bedrijfsnaam	Welk zeewier product	Indicatieve hoeveelheid	Soort	Reactie	Tijdshorizon	Samenwerken
Alb. Groot	Groene mest	NTB	NTB	Nog benaderen	NTB	NTB
Albert van Zonen	Zoutvervanger, alleen als in mix geleverd	Onbekend	NTB	Gematigd positief	Middellang	Ja
Algreen Algae	NTB	NTB	NTB	Nog benaderen	NTB	NTB
All Sea (voorheen)	hele zeewier voor kant en klaar markt	10-100 ton	*Undaria, Ulva, Palmaria, Himanthalia, Alaria*	Positief	Kort en middellang	Ja
Arcadis	Installaties	NVT	NVT	Te vroeg om te beoordelen	NVT	Ja
Aviateur	Suikervervangers, zoutvervangers, bindmiddelen	80 ton	NTB	Gematigd positief	Middellang	Ja
Bakkerij Braas	Zoutvervanger, Monique van NHN benadert	NVT	NVT	Niet geïnteresseerd	NVT	NVT
Boskalis	Installaties	NVT	NVT	gematigd positief	Lange termijn	Ja
Burg	Schoonmaakmiddelen	NTB	alle	In een later stadium	Middellang	NVT
CIV den oever	Vers zeewier	NTB	Alle	Geen reactie	NTB	NTB
Cormet Campus Catering	Catering (lunch, diner)	NTB	NTB	Positief 1e contact, email gestuurd	NTB	NTB
Damen	Installaties	NVT	NVT	Geen reactie	NTB	NTB
Danvos	Eiwitten	1-10 ton	Alle	Positief	Korte termijn	Onder voorwaarden
Deep Moda Vegan	Kleding	1-10 ton	*Ascophyllum nodosum*	Positief	Korte termijn	Ja
Duchefa	Medical grade agar	10-20 ton, 50-100 ton wier	Rode	Inhoudelijk deel gedaan	NTB	NTB
Dutch Weed Burger	Hele zeewier voor kant en klaar markt	1-10 ton	*Saccharina latissima*	Positief	Korte termijn	Ja

Bedrijfsnaam	Welk zeewier product	Indicatieve hoeveelheid	Soort	Reactie	Tijdshorizon	Samenwerken
Eatme Edible Straws	Eetbare Rietjes	10-20 ton agar, 50-100 ton zeewier	*Agarophytes, hele zeewier*	Positief	Korte termijn	Ja
Feyecon	Alginaat, mannitol	1-10 ton	Kelpen	Positief	Korte termijn	Ja
Fish Tales	Hele zeewier	NTB	Alle	Nog benaderen	NVT	NVT
Hortimare	Produceren zeewier zaaigoed	NVT	Kweekmaterialen	Positief	Korte termijn	Onder voorwaarden
Huiberts Bloembollen	Groen bemesting, i.c.m. chitine garnalen schillen	NTB	NTB	Nog benaderen	NTB	NTB
ICL	Mineralen uit zeewier	300 Kton+	Alle	Gematigd positief	Middellange termijn	Ja
IFF	Zeewier smaakversterkers	NVT	Alle	Niet geïnteresseerd	NVT	NVT
Mark Soetman	Zeewierteelt	200 Kton	Meerdere oogsten per jaar met soorten die goed groeien in het Haringvliet	Positief	Kort en middellang	Ja
MicroLife Solution	Zeewier extracten voor bioactieve stoffen	Weinig	Alle	Positief	NTB	Ja
Natural Plastics	Hele zeewier, fracties	10 ton	NTB,	Positief	Kort en Middellang	Ja
NORKEM	NTB	NTB	NTB	Geen reactie	NVT	NVT
Ocean Desert Food	Zeewier mixen met vlees (bacon) smaak	1-10 ton	Mixen, rood en bruin waarschijnlijk	Positief	Korte Termijn	Ja
Peijenburg	NVT	NVT	NVT	Niet geïnteresseerd	NVT	NVT
Pepsico	NVT	NVT	NVT	Niet geïnteresseerd	NVT	NVT
Primus Wafer paper	Zeewier voor eetbaar papier rollen	1-10 ton	Alle	Positief	Korte termijn	Onder voorwaarden

Bedrijfsnaam	Welk zeewier product	Indicatieve hoeveelheid	Soort	Reactie	Tijdshorizon	Samenwerken
Rigo (voorheen Ursa Paint)	Modifiers	1-10 ton modifier	Alle soorten die bindmiddelen bevatten	Positief	Kort en middellang	Ja
SALGA	Niche producten	1-10 ton	Wat in de stad groeit (of nabij)	Positief	Kort en middellang	Ja
SCW	Hele zeewier voor SCW	veel	alle	Positief	Kort en middellang	Onder voorwaarden
Sea More	Hele zeewier	10-100 ton	*Himanthalia, dulse, Ulva, Saccharina latissima*	Positief	Kort en middellang	Ja
Seadish	Zeewier Borden	40 ton	Alle	Positief	Kort en Middellang	Ja
SeaFlavours	Gedroogd Zeewier	10-100 ton	*Ascophyllum nodosum, Saccharina latissima, Palmaria palmata, Himanthalia elongata*	Positief	Kort en middellang	Ja
SeatechEnergy	Kweeksystemen, vergisting, fractioneren	NVT	Alle	Positief	Kort en middellang	Ja
Studio Nienke Hoogvliet at al.	Zeewier gebaseerd textiel, Alginaat en Cellulose (Ulva)	3,000 ton textiel, 12,000 ton zeewier	NTB, bruin en groen in ieder geval	Positief	Middellang	Ja
van gent van der meer nuyens	Groene mest	NTB	NTB	Nog benaderen	NTB	NTB
Van Oord	Installaties	NVT	NVT	Positief	Lange Termijn	
Veggie in pumps	Hele zeewier voor kant en klaar markt	1-10 ton	*Kombu, Dulse, Zeesla*	Positief	Kort en middellang	Ja
Wilthagen BV	Zeewier chips	60-100 ton	Goed smakende zilte zeewier (Nu Fucus V.), Dulse, goedkoop.	Positief	Kort en middellang	Ja

Bedrijfsnaam	Welk zeewier product	Indicatieve hoeveelheid	Soort	Reactie	Tijdshorizon	Samenwerken
Zeeboerderij Ijmond	Plastics	< 1 ton	Heel zeewier en fracties	Positief	Kort en middellang	Ja
Zeewaar	Zeewierkweek	10-20 ton	*Saccharina latissima*, en andere commercieel interessante soorten	Positief	Kort en middellang	Onder voorwaarden
Zilte proefboerderij, MarcFoods	Hele zeewier	NTB	*Ulva*	Nog benaderen	NTB	NTB



Energy research Centre of the Netherlands
Postbus 1
1755 ZG PETTEN

Contact
088 515 4949
info@ecn.nl

www.ecn.nl

Vertrouwelijk

Deliverable 1.3: project Plantaardige biomassa uit zee



ECN-X--18-011 - juli 2018

www.ecn.nl



Deliverable 1.3: project Plantaardige biomassa uit zee

Auteur(s)

J.W. van Hal (ECN)
K. Timmermans (NIOZ)
R.G. Jak (WUR)
N. Hinselveld (PNH)
K. Andres Munoz (ECN)

Disclaimer

ECN inclusief de bijbehorende duurzame energieactiviteiten, medewerkers, faciliteiten en contracten, is sinds 1 april 2018 onderdeel van TNO. Hoewel de informatie in dit document afkomstig is van betrouwbare bronnen en de nodige zorgvuldigheid is betracht bij de totstandkoming daarvan kan TNO geen aansprakelijkheid aanvaarden jegens de gebruiker voor fouten, onnauwkeurigheden en/of omissies, ongeacht de oorzaak daarvan, en voor schade als gevolg daarvan. Gebruik van de informatie in dit document en beslissingen van de gebruiker gebaseerd daarop zijn voor rekening en risico van de gebruiker. In geen enkel geval zijn TNO, zijn bestuurders, directeuren en/of medewerkers aansprakelijk ten aanzien van indirecte, immateriële of gevolgschade met inbegrip van gederfde winst of inkomsten en verlies van contracten of orders. Geen externe assurantie.

In samenwerking met

Inhoudsopgave

1.	**Inleiding**		**4**
2.	**Deliverable 1.3: Geïdentificeerde waardetekens**		**5**
3.	**Stakeholder workshop**		**6**
4.	**Verslag zeewierworkshop 14 december 2017**		**8**
	4.1	Agenda workshop	8
	4.2	Format workshop	8
	4.3	Verslag sessie 1	9
	4.4	Verslag sessie 2	11
	4.5	Aanwezige partijen	12

1. Inleiding

Op basis van de identificatie van geïnteresseerde partijen (D1.1 en D1.2) is een workshop georganiseerd waarbij alle partijen (ook die negatief hadden geantwoord) zijn uitgenodigd. Op basis van de interesse van de partijen zijn twee groepen samengesteld met zoveel mogelijk gemeenschappelijke belangen. Deze deliverable legt de synergiën, gemeenschappelijke belangen en daarmee de waardeketens van deze partijen vast.

2. Deliverable 1.3: Geïdentificeerde waardetekens

Deze deliverable beschrijft het resultaat van taak 1.3, hieronder. Dit is tevens het rapport waarop het halen van Milestone 1.3 wordt onderbouwd.

Milestone 1.1 : De waarde ketens zijn voldoende helder om verder te ontwikkelen.

Taak 1.3: Het opstellen van waardeketens.
Op basis van D1.2 worden ketens ontwikkeld in termen van product, volume, grondstof etc. Op basis van deze ketens wordt een gap-analysis uitgevoerd van de kennis, producten en marktpartijen. De meest kansrijke waardeketens worden hiermee ontwikkeld. Deze ketens vormen ook de basis voor de workshops in Fase 2.

Milestone 1.3 : Acceptatie door de stuurgroep van de meest kansrijke waardeketens en go/ no-go moment om deze te toetsen. Een kansrijke waardeketen bevat minimaal één product uit één zeewier waarvoor concrete commerciële belangstelling is, minimaal één partij die het zeewier op termijn kan kweken, en één partij die de technologie verder kan ontwikkelen.

Deliverable 1.3: Rapport met een helder onderbouwd advies welke waardeketens het meest kansrijk zijn.

3. Stakeholder workshop

Op 14/12/2017 is een Haarlem de eerste workshop georganiseerd. Deze is gebruikt om de onderlinge samenhang van drie waardeketens en de interesse van de marktpartijen te verifiëren als basis voor vervolg workshops in 2018.

Het verslag van de workshop is integraal in deze deliverable opgenomen.

De zeewier waarde ketens zijn als volgt geïdentificeerd.
Soortgelijke toepassingen zijn gegroepeerd tot ruwe waardeketens. Dus hele zeewier als daar verschillende toepassingen voor zijn, en fracties voor zeewier. Daarna zijn voor deze toepassingen de soorten per marktvraag dan wel toepassing gegroepeerd. Uit deze analyse kwamen twee gespreksgroepen naar voren. Die voor voer en (humane) voedings toepassingen en voor zeewier fracties. Ook waren we twee kweekpartijen geïnteresseerd. Tijdens de workshop zijn de verschillende behoeftes en ontwikkel paden verder uitgesproken. Op basis hiervan zijn de waardeketens geïdentificeerd.

Drie waardeketens zijn geïdentificeerd:
1. (human) Voedsel op basis van zeewier (sessie 1 van de workshop)
2. Veevoer, met name koeienvoer, op basis van zeewier (sessie 1 van de workshop). Zeewier heeft een gunstig effect op de melkproductie, en zou de methaanuitstoot beperken etc. Doel is om de juiste mix zeewieren te kweken en die mix als product op de markt te zetten.
3. Verwaarden van fracties op basis van zeewier (sessie 2 van de workshop).

Keten 3 kan als volgt worden geschetst. Zeewier wordt gefractioneerd in een eiwit fractie, een minerale fractie en polymere suiker fractie(s). Voor al deze fracties zijn potentiele afnemers.

Voor ieder van deze drie waardeketens is minimaal één afnemer geïdentificeerd. Twee partijen zijn geïdentificeerd die kweek systemen kunnen leveren (Sea Tech Energy en het systeem van de Stichting Noordzeeboerderij).

Deze drie waardeketens zijn alle drie kansrijk genoeg om in vervolgworkshops apart verder te ontwikkelen in fase 2.

In de volgende sectie staat het verslag van de workshop, de deelnemers en het belang van ieder van de deelnemers. Ook staan aangegeven wat hun interesse in zeewier is. De waardeketens zijn kort beschreven in een tabel.

De geïdentificeerd waardeketens kunnen in principe naast elkaar bestaan en zullen zelfs sneller ontwikkeld kunnen worden (en ook efficiënter) als er van de gezamenlijke kennis vragen gebruik gemaakt kan en gaat worden. Gezamenlijk vragen zijn b.v.:

Welk effect heeft de kweek omgeving op de kwaliteit?
Hoe kruis je soorten voor bepaalde stoffen?

Of de suikerachtige moleculen nu voor verf worden gebruikt na bioraffinage of een indicator zijn van kwaliteit van een zeewier voor voeding maakt voor het ontwikkelen van de kennis niet uit. De vermarkting daarentegen zal anders zijn. De totale toegevoegde waarde op dit moment is lastig in kaart te brengen vanwege de grote onzekerheid m.b.t. de kweekkosten en verwerkingskosten.

De tabel uit D1.1/1.2 is nu gekanteld vanuit het zeewier perspectief. Dit maakt de verschillende toepassingen van hetzelfde zeewiersoort inzichtelijk. Dit geeft ook de verbondenheid van de ketens weer.

Zeewier	Voer/voedsel applicatie	Grondstof voor gebruikt fractie voor:
Alaria esculanta (Kelp)	Ja (vnl. humane voeding)	PUR schuimen, verf, eiwit, mest etc.
Laminaria digitata (Kelp)	Ja (vnl. humane voeding)	PUR schuimen, verf, eiwit, mest etc.
Saccharina latissima (Kelp)	Ja (vnl. humane voeding)	PUR schuimen, verf, eiwit, mest etc.
Undaria pinnatifida (Kelp)	Ja (vnl. humane voeding)	PUR schuimen, verf, eiwit, mest etc.
Ascophyllum nodosum (bruin)	Ja, vnl. veevoer	Nog niet, lastig te kweken
Saccharina japonica (Kelp)	Ja (vnl. humane voeding)	PUR schuimen, verf, eiwit, mest etc.
Himanthalia elongata (bruin)	Ja (vnl. humane voeding)	PUR schuimen, verf, eiwit, mest etc.
Fucus vesculosis (bruin)	Ja (Beide)	Plant actieve stoffen
Palmaria palmata (roodwier)	Ja (vnl. humaan, maar ook eiwit)	Minder ontwikkeld
Chondus Crispus (roodwier)	Ja (specialty voeding)	Vnl. agar e.d.; vezel toepassingen
Agarophytes (roodwieren)	Ja (specialty voeding)	Vnl. agar e.d.; vezel toepassingen
Ulva sp. (groenwier)	Ja (voer en humaan)	Vnl. vezels.

4. Verslag zeewierworkshop 14 december 2017

Locatie: Provincie Noord-Holland, Dreef 3, Haarlem

4.1 Agenda workshop

Inloop en registratie	10:00 – 10:30	
Welkom, Jaap van Hal, introductie mensen	10:30 – 10:35	
Introductie provincie	10:35 – 10:45	
Introductie ECN	10:45 – 11:00	
Introductie Stichting Zeewier boerderij	11:00 – 11:15	
Introductie NIOZ	11:15 – 11:30	
Introductie WMR	11:30 – 11:45	
Werkwijze Workshop, Katharina	11:45 – 12:00	
Lunch	12:00 – 13:00	
Workshop	13:00 – 15:00 Track 1, voedsel en voer. Koen van Swam en Klaas Timmermans / Robbert Jak	13:00 15:00 Track 2, non-food toepassingen Jaap van Hal en Katharina Andrés
Pauze	15:00 – 15:15	
Samenvatting	15:15 – 16:00	
Borrel	16:00 – 17:00	

4.2 Format workshop

Vijf centrale vragen die in een introductie van het bedrijf werden behandeld.

De vragen waren:

1. Welke producten/diensten ziet u in de zeewierketen?
2. Welke rol wil uw bedrijf spelen in de ketenontwikkeling?
3. Hoe ziet uw bedrijf gezamenlijke ontwikkeling met uw concullega's?
4. Hoeveel (orde grootte)?
5. Wat denk je uit deze workshop te halen?

4.3 Verslag sessie 1

Uit sessie 1 zijn de volgende, belangrijke aandachtspunten naar voren gekomen:

1. Beleid, wet- en regelgeving, vergunningen
2. Certificering
3. Duurzame verwerking
4. Waardeketens en ecosystemen
5. Procestechnologische kennis en faciliteiten

De volgende 'waardeketens' zijn geïdentificeerd:

Bron	Verwerking	Marktvorm
Wilde oogst lokaal	Vers	Vers
	Zouten	Droog
Teelt lokaal	Drogen	
	Inkuilen	
	Vriesdrogen	
	Roken	
Import	Fractioneren	

Ocean Desert Food importeert zeewier uit Mexico en Californië en verwerkt deze in Nederland tot consumptie producten. Ze willen een brug slaan tussen het product en de consument (markt). In principe kan ook zeewier uit Nederland hiervoor gebruikt worden, de huidige verwerking is ca 10 ton vers gewicht.

Native Circles wil cellulose / alginaat verwerken tot vezels waar kleding van gemaakt kan worden. Daarnaast kan gebruik worden gemaakt van kleurstoffen uit zeewier. Er is een markt maar nog geen product. Er moet verder onderzocht worden hoe vanuit (rest)producten van zeewier vezels gemaakt kunnen worden. Doel is tenminste 100 kg zeewier te verwerken om en kleine collectie te ontwikkelen om te laten zien wat er kan.

Blue O2 pioniert in samenwerking met LTO voor de vervanging van 20-40% van veevoer door zeewier (hele zeewier, geen componenten daaruit). Dit zal leiden tot een vermindering van de methaan uitstoot door koeien. Er wordt gezocht naar boeren die interesse hebben. Een drempel vormt de benodigde certificering. Daarnaast is onderzoek nodig naar de randeffecten.

NIOZ doet fundamenteel wetenschappelijk onderzoek aan fysiologie en ecologie van zeewier en productiemogelijkheden van zeewier op de Noordzee. Het NIOZ is bij diverse onderzoeksprojecten betrokken. Ook wordt onderzoek gedaan naar eventuele toepassingen van zeewier, zoals voor visvoer.

Amsterdam Greencampus is een stichting die onderwijs coördineert in heel Noord-Holland, van universiteiten en hogescholen tot ROC's. Er wordt gezocht naar samenwerking voor onderzoeksprojecten die voor stagiaires interessant zijn.

Greenport NHN is een netwerkorganisatie met een grote achterban en wil zorgen voor samenwerking in de hele keten. Het kan bijvoorbeeld afnemer zijn van zeewier voor grond gebruik (bodemverbeteraar) of teelt op land (in kassen) ontwikkelen.

Healthy Greens ontwikkelt en verkoopt (gedroogd en vers) zeewier verwerkt in voeding, als gezond bestanddeel tegen bv. diabetes en hoge bloeddruk. Ook wil het uitzoeken wat het publiek lekker vindt. Belangrijk zijn een constante (kwantiteit en kwaliteit) aanvoer. Daarnaast is ook certificering van belang. Er is een vraag voor een paar duizend kilo per elke twee weken.

Boskalis ziet een toekomst voor offshore installaties in relatie tot zeewier; schepen en installaties voor teelt en oogst. Voor Mexico is apparatuur ontwikkeld voor het van het strand rapen van Sargassum. Ook zou het zeewier als biobrandstof voor de eigen schepen willen gebruiken.

Vrije Universiteit is met de UVA betrokken in Amsterdam Water Science, een samenwerkingsverband waarin ook private en publieke sectoren betrokken zijn. Het wil weten welke vragen er bij bedrijven zijn voor onderzoek en onderwijs.

CIV Den Oever is de Coöperatieve In- en verkoop Vereniging van en voor de visserijsector. Zij leveren toe en faciliteren vanuit de havens, ook vanuit Den Helder. Het CIV wil bijdragen aan de transitie van een actieve naar een passieve visserij, zoals MZI's, herintroductie van platte oesters en dergelijke. Er zijn momenteel weinig vissers die de transitie willen maken, omdat de brandstofprijs (= kosten) niet zo hoog zijn en de prijs voor vis (= inkomsten) goed is. Het loopt wel eens tegen problemen in regelgeving aan.

Toine Wilke (voorheen All Sea) is als consultant betrokken bij verschillende start-ups en wil zeewier meer op het menu en in de supermarkt zien staan. Hij wil het product promoten (gezondheid) en ontwikkelen. Niet de locatie is belangrijk, maar het verhaal. Het product moet duurzaam zijn en op termijn ook goed gecertificeerd worden voor de retailers. Europees zeewier kan zich positief onderscheiden van slechte producten uit Azië. Stel dat 5 % van ons toekomstig voedsel uit zeewier bestaat, dan is er een markt voor honderden tonnen aan droog zeewier per maand.

Noordzee Boerderij is een stichting (non-profit organisatie) die een duurzame zeewiersector in Nederland wil verwezenlijken. Het werkt samen met onderzoeksorganisaties, overheidsinstanties en de zeewiersector om dat te bereiken.

SeaFlavours is een bedrijf dat zich richt op de verwerking van zeewier extracten in voedselproducten voor de consument, zoals zoutvervangers, pizzabodems en saucijs. Het wil een markt creëren voor dit soort producten. Het heeft nu een behoefte aan ca. 20 ton droog zeewier per jaar.

Agroflux is een bedrijf dat gespecialiseerd is in de toepassing van zeewier en op zeewier gebaseerde producten voor de melkveehouderij. Hoe kan de waarde voor het eindgebruik vergroot worden door waardevollere en gezondere fracties uit zeewier te halen? Chemisch onderzoek moet hier antwoord op geven.

De Groot Recreatie organiseert waddentochten te voet en per schip. Het heeft een vergunning om losgeslagen zeewier langs de laagwaterlijn te verzamelen (25 ton/jaar) in de Waddenzee. Het mag niet gevist worden. Meestal is het zeewier (vooral zeesla en ook knotswier) na de zomer aanwezig. Het verzamelde zeewier wordt op de visafslag gewogen onder toeziend oog van de NVWA. Het meeste zeewier kan net na de zomer verzameld worden. De Groot wil het zeewier laten

certificeren en verkopen voor beoogde toepassingen als grondverbeteraar, bv. voor bollenteelt, extractie van nutriënten maar ook voor consumptie. De vermarkting moet nog vorm gaan krijgen.

Wageningen Marine Research doet toegepast onderzoek voor het gebruik en de natuur van de zee. Het is betrokken bij verschillende onderzoeksprojecten rondom zeewier, gericht op kweekbaarheid, teelt op zee en interacties met het natuurlijke ecosysteem.

4.4 Verslag sessie 2

De volgende aandachtspunten zijn geïdentificeerd:

1. Bewustwording, voorbeeldfunctie overheid
2. Lobby
3. Steun
4. Locaties
5. Koppeling productie en vraag
6. Beter communiceren
7. Wij doen met z'n allen meer dan alleen de producten die ieder van ons wil maken.

De volgende waardeketen(s) zijn geïdentificeerd:

Zeewierbron	Verwerking	Product
Seatech energy	Danvos	Agar, Duchefa
	ECN	Filamenten, Salga
	WUR	Polymeren, Seadish, Nienke Hoogvliet, Rigo
		Lampen, Zeeboerderij Ijmond
		Mineralen, Huiberts bloembollen

Huiberts bloembollen is een organische bloembollen teler. Het bedrijf heeft 70 ha. De interesse is het biologisch bemesten van de bollen met zeewier extract. Doel is kweken zonder bestrijdingsmiddelen en een van de effecten is het verhogen van het organisch koolstof gehalte in de grond.

Danvos werkt samen met Huiberts en heeft een proefopstelling staan om zeewier te fractioneren in eiwitten, mineralen en polymeren (suiker achtige componenten). Danvos kan monsters leveren voor initiële proeven.

Seadish wil afbreekbare borden produceren voor festivals. De festivals in Nederland (700) trekken jaarlijks 63 miljoen bezoekers. Initiële hoeveelheid zeewier(fractie) is 5 ton (droge stof basis). De polymere fractie van o.a. Danvos is interessant om te proberen.

Zeeboerderij IJmond wil een klein zeewierveld bij IJmuiden (Tata steel) neerleggen. Initiële producten zijn zeep, 3D printen en lampen.

Nienke Dijkstra werkt samen met Nienke Hoogvliet om vezels voor kleding te ontwikkelen. En te kleuren op basis van kleurstoffen uit zeewier. De polymere fractie van o.a. Danvos is interessant om te proberen.

Duchefa is een producent van (medical grade) agar. Wil graag aanhaken op het moment dat een agar producerend zeewier in Nederland wordt gekweekt.

Rigo paint produceert verf gebaseerd op bio-grondstoffen. Verschillende formuleringen zijn mogelijk o.a. op basis van de polymere fractie van Danvos. Texotrope eigenschappen zijn belangrijk.

SALGA ontwikkelt filamenten voor 3D-printen uit zeewier. De initiële testen wijzen erop dat die goed werken. Salga is op zoek naar leveranciers van deze filamenten, kleurstoffen ervoor e.d. Er lijkt synergie te zijn met de vezels voor kleding. De polymere fractie van o.a. Danvos is interessant om verder te proberen.

Microlife solutions is onderdeel van BCD. De firma werkt o.a. samen met REKILT voor het ontwikkelen van nieuwe testen voor zeewier.

Sea-tech energie heeft een 1 ha drijven kweek systeem inclusief oogstsysteem ontwikkelt (inclusief verplaatsen naar locatie en systemen voor locatie stabiliteit). Het bedrijf kan zeewier zowel vegetatief als seksueel gepropageerd leveren. Het bedrijf wil zich nu op de Europese markt gaan richten.

4.5 Aanwezige partijen

Bedrijf	Persoon	Sessie
All Sea	Toine Wilke	1
Boskalis	Vincent van Gool	1
CIV den oever	Joost Crommentuijn	1
Danvos	Dirk Jan Vos	1
Blue O2	Zairah Khan	2
Duchefa	Frank Kors	2
Huiberts Bloembollen	John Huiberts	2
MicroLife Solution	Tjalf de Boer	2
Ocean Desert Food	Jeanette Hoek	1
SALGA	Jeroen Hoffer	2
Seadish	Amber Josephine van Dillen	2
SeaFlavours	Marco van Duijvenvoorde	1
SeatechEnergy	Charles Laarhuis	2
Studio Nienke Hoogvliet	Nienke Dijkstra	2
Zeeboerderij IJmond	Nikki Spil	2
Zeeboerderij IJmond	Sjoerd Laarhoven	

Bedrijf	Persoon	Sessie
Agroflux	Berend Tillema	1
Native Circles	Mark Aink	1
Peterson Control Union	Jan Martien Zuidema	1
Healthy Greens	Pieter Pals	1
Healthy Greens	Mendelt Tillema	2
Noordzee Boerderij	Koen van Swam	1
Amsterdam Greencampus	Niek Persoon	1
Greenport NHN	Gerben van Lenthe	1
ECN	Jaap van Hal	2
PNH	Niek Hinsenveld	2
NIOZ	Klaas Timmermans	1
Wageningen MR	Robbert Jak	1
ECN	Katharina Andrés	2
VU	Eline van Haastrecht	1
PNH	Brenda Hulsbos	1
PNH	Corinne de Quartel	2
PNH	Marting de Vries	2
Rigo Vervafriek	Machiel van Westerhoven	2
Seaflavours	Dominique Joosten	1
Coen de Groet	De Groot Recreatie	1



Energy research Centre of the Netherlands
Postbus 1
1755 ZG PETTEN

Contact
088 515 4949
info@ecn.nl

www.ecn.nl

Plantaardige biomassa uit zee

D2.1: Rapport met verslagen van de workshops en expert meetings, concrete onderzoeksvragen, en een helder onderbouwd advies welke zeewier waardeketen in WP 3 verder uit te werken.

Contents

Inleiding. 3
Uitvoering van Taak 2.1 4
Resultaat consultatie betrokken partijen. 6
Advies: 7
Appendix 1: Verslag van workshop op 22-03-2019 8
Appendix 2; waardeketen waarvoor partijen zijn uitgenodigd om verder aan mee te werken. 15
Introductie. 17
Achtergrond. 17
Inschatting vraag naar zeewier in de komende 5 jaar. 17
Wat beogen wij in het uitwerken van de Business case: 19
Appendix 3: letter of intent voor het meewerken aan het uitwerken van de waardeketen. 23

Inleiding.

Dit rapport beschrijft de geïdentificeerde waardeketen (zie D1.3), op hoofdlijnen hoe de businesscase voor deze waarde keten in fase 3 wordt uitgewerkt en welke ondersteuning vanuit de belanghebbende partijen bestaat.

In Fase 2 is de benodigde samenwerking van de bedrijven met de kennisinstellingen verder uitgewerkt, geconcretiseerd en de waardeketen bevroren in de meest waarschijnlijke uitvoering.

Deze fase bestond uit gerichte netwerk- en toetsings-activiteiten gericht op marktkansen in de gehele zeewierketen. Voorts is de opening van het zeewier processing lab op 7 november 2018 aangegrepen om de belanghebbende partijen kennis te laten maken met de opkomende zeewier sector alsmede de nieuwe mogelijkheden die het ECN part of TNO lab biedt voor verdere proces- en product ontwikkeling.

Deze waren gericht op zowel Noord-Hollandse ondernemers die al met zeewier bezig zijn, als op bedrijven in Noord-Holland die hiervoor belangstelling hebben en in potentie een rol kunnen spelen bij ontwikkelen van zeewierwaardeketens.

In deze fase zijn ook kleine experimenten geïdentificeerd die van vragen van ondernemers kunnen beantwoorden. Deze zullen in de volgende fase worden uitgevoerd omdat zij integraal onderdeel zijn van het concretiseren van de business case.

Hieronder is de tekst van ons project plan integraal over genomen.

Taak 2.1: Het concretiseren van de waardeketens

Het denken: In workshops met de bedrijven worden de verschillende partijen bijeen gebracht om samen de waardeketens te toetsen en verder te concretiseren. De interesse van de bedrijven zal worden vastgelegd in een daartoe geschikt instrument, b.v. een EOI (Expression of Interest). Bij deze workshops zullen ook de onderzoeksvragen verder geconcretiseerd worden voor WP2. In parallel zullen een expert meetings worden georganiseerd n.a.v. de kennis vragen van die voortkomen uit de workshops.
Het doen: Op basis van de workshops alsmede de concrete vragen geïdentificeerd in fase 1 worden een klein aantal experimenten gedefinieerd zoals hierboven beschreven.
Dit denken en doen resulteert in een rapport met een helder advies welke waardeketen om te zetten in een plan voor een semi-commerciële zeewierketen in WP2.

M2.1: Go / no go moment, acceptatie advies door stuurgroep van advies ontwikkeling zeewierketen.

D2.1: Rapport met verslagen van de workshops en expert meetings, concrete onderzoeksvragen, en een helder onderbouwd advies welke zeewier waardeketen in WP 2 verder uit te werken.

Het tot stand komen van de waardeketen is beschreven in de uitvoering van het project in de volgende sectie. De daarmee tot stand gekomen waardeketen is beschreven in Appendix 2. Het instrument dat we hebben gebruikt om de support in kaart te brengen is Appendix 3. De antwoorden op het verzoek tot steun staan beschreven in een Tabel 1 later in de hoofdtekst.

Uitvoering van Taak 2.1

Op 23 maart 2018 is in Den Haag een workshop gehouden voor het nader bepalen van de waardeketen. Het verslag van deze workshop is integraal opgenomen in Appendix 1. In april 2019 is er door de Provincie Noord-Holland een circo-track georganiseerd. Op basis van deze bijeenkomsten is een waardeketen verder geïdentificeerd, verder besproken door Hortimare, Danvos en Huiberts bloembollen, in samenspraak met Studio Eric Klarenbeek. Deze waarde keten is beschreven in de propositie die naar de geïdentificeerde partijen is uitgestuurd. Deze propositie in integraal opgenomen in dit document als Appendix 2. De partijen is gevraagd om hun steun uit te spreken voor het verder uitwerken van de business case zoals beschreven in Appendix 2, met het instrument beschreven in Appendix 3.

De waardeketen bestaat op hoofdlijnen uit:

1. Kweek van bruinwieren
2. Oogst van bruinwieren
3. Stabilisering van bruinwieren
4. Transport van bruinwieren
5. Overslag en opslag van bruinwieren
6. Verwerking van bruinwieren tot:
    a. Een biopesticide
    b. Een eiwit concentraat
    c. Een grondstof voor bio-plastics die
        i. Verder verwerkt wordt tot meubels.

Deze waardeketen is schematisch weergegeven in Figuur 1 van Appendix 2. In dat schema staan ook de rol van de partijen (die medewerking hebben toegezegd) in die waardeketen. Hun rol in de keten is verder beschreven in Appendix 2. Het antwoord van de verschillende partijen is weergegeven in Tabel 1.

Om deze waardeketen verder uit te werken zijn door de marktpartijen de volgende onderzoeksvragen geïdentificeerd (verbatim van hun vraag).

Refererend aan het gesprek met jou en Haik tijdens de bijeenkomst van het zeewier platform afgelopen donderdag 9 mei j.l. in Den Haag hebben we gesproken over analyses en validatie van ons extractie protocol voor zeewier.

In bijgevoegd voorstel heb je een bijlage opgenomen van het raffinage schema.

Daarvan zijn producten waar we in het kader van het project ZeeViVo (dat op eiwit was gericht) slechts de globale samenstelling kennen n.l.

- Droge stof
- Eiwit op basis Kjeldahl stikstof x factor 6,25
- Asgehalte

Dit geldt voor de volgende producten:

- Het uitgangs wier (Ascophyllum nodosum)

- De pulp na extractie
- Ultrafiltratie concentraat
- Eiwit neerslag uit Ultrafiltratie concentraat
- Nanofiltratie concentraat
- Reverse Osmose concentraat

Wanneer we spreken over Feed en evt. verder naar Food, Farma dan is met name het tijdens UF concentratie gevormde neerslag van grote interesse.

In onze discussie hebben we het idee dat de nog onbekende UF fractie mogelijk een 'Glycoproteine' is.

We willen dit graag bevestigd zien, omdat Glycoproteine een waardevol commercieel product kan zijn (farmaceutische toepassingen), waar we mogelijk investeerders voor kunnen te vinden!

De validatie en massa balans van ons gehele proces is van belang om een CAPEX/OPEX berekening te kunnen maken.

Tot slot is de CO_2 foodprint en LCA van onze keten van belang. Ook als concurrentie argument ten opzichte van op het land geproduceerde eiwitten en food/feed producten.

Bovenstaande vragen te beantwoorden acht ik fundamenteel om te weten waar we staan met dit proces en de genoemde producten en welke proposities we hebben om de keten verder te ontwikkelen.

Aangezien zowel Huiberts als Hortimare ook partners zijn in ZeeViVo kunnen we hier snel schakelen door de ZeeViVo resultaten als input te nemen.

Zoals besproken past Klarenbeek/Dros hier prima bij omdat we via dit bedrijf een partner hebben gevonden voor de bestemming van zeewier pers pulp (na extractie) als kunststof.

Huiberts en Danvos werken samen aan een extractie product voor de landbouw (product categorie bio simulanten); via de stichting Noordzeeboerderij loopt met een product een test i Pole Legumes (Calais Frankrijk)

Organisatorisch gezien hebben we voorlopig aan een kern team (ECN-Hortimare-Danvos) voldoende om de keten en verdere ontwikkelingen aan te sturen.

Graag jouw reactie wat jij met het Zeewier Lab in deze kunt betekenen.

Hierbij ook graag aangeven welke analyses je bij ECN partners TNO en WUR (voormalig TNO voeding) moet uitbesteden.

Samenvattend, de verschillende stromen moeten gevalideerd worden, verder geanalyseerd en geïdentificeerd worden. De eerste stappen daartoe kunnen met beperkte middelen gezet worden.

Resultaat consultatie betrokken partijen.

In de tabel hieronder staat het antwoord (of gebrek daaraan) van de verschillende benaderde partijen (Appendix 2) met het verzoek dit via het instrument beschreven in Appendix 3 te steunen. Deze tabel onderbouwt het draagvlak voor het verder uitwerken van de business case in fase 3.

Tabel 1: Reacties van de partijen op het verzoek mee te werken aan het uitwerken van de business case (status op 27/5/2019)

Naam	Bedrijf	Antwoord
Ageeth Cioccolini	Deep mode vegan	Geen
Amber Josephine van Dillen	SeaDish	Geen
Annemarie Wortman	The Tides	Getekende LOI
Anthony Zanelli	ICL	Geen
Bernadete Castro	IHC/AlgaeMech	Email
Bert van Vuuren	Natural plastics	Geen
Candi Kok	Olijck	Getekende LOI
Carel Callenbach	Seamore	Geen
Charles Laarhuis	Seatech energy	Getekende LOI
Dirk Jan Vos	Danvos	Trekker
Eric klarenbeek	Studio Eric Klarenbeek	Trekker
Everlyn Liu	Straw bij Straw	Getekende LOI
Gerard Essing	SCW	Geen
Gerben van Lenthe	LTO Noord	Email
Haik van Exel	Hortimare	Trekker
Jacoba Bolderheij	Port of Den Helder	Email LOI
Jasper van Houten	Seasnacks	Email LOI
Jeanette Hoek	Ocean Desert Food	Geen
Jelle Paulusma	Port of Amsterdam	Getekende LOI
Jeroen Hoffer	Salga	Bestaat niet meer
Jeroen Noot	LTO/Green Port	Zie Gerben
John Huiberts	Huijbers Bollen	Trekker
Joost Wouters	The Seaweed Company	Getekende LOI
machiel van westerhoven	Rigo Paint	Getekende LOI
Marco van Duijvenvoorde	Algae Traders	Toegezegd per email
Marjon Esman	Duchefa	Geen
Mark Kusldom	Dutch Weed Burger	Getekende LOI
Mark Soetman	Zelfstandig (ook Delta wind)	Getekende LOI
Nienke Dijkstra	Zelfstandig	Geen
Nikki Spil	Zeeboerderij Ijmond	Mondeling toegezegd
Rebecca Wiering	Zeewaar	Geen
Roy Straver	Climate Change	Getekende LOI
Tjalf de Boer	MicroLife	Nog in de molen
Toine Wilke	SeaGreen	Per email
Wietse van der Werf	Sea Rangers	Getekende LOI
Wouter Smits	Primus eetbare verpakking	Geen

Advies:

De geïdentificeerde waardeketen (Figuur 1) heeft voldoende draagvlak (Tabel 1) om verder te ontwikkelen in fase 3. De beoogde waardeketen bestaat op hoofdlijnen uit:

1. Kweek van bruinwieren
2. Oogst van bruinwieren
3. Stabilisering van bruinwieren
4. Transport van bruinwieren
5. Overslag en opslag van bruinwieren
6. Verwerking van bruinwieren tot:
    a. Een biopesticide
    b. Een eiwit concentraat
    c. Een grondstof voor bio-plastics die
        i. Verder verwerkt wordt tot meubels.

De door de marktpartijen beoogde waardeketen is een goede kapstok en eerste implementatie van een first of a kind Nederlandse zeewierwaardeketen. De waardeketen wordt getrokken door de marktpartijen zelf. Als deze 1^{e} iteratie is voltooid zijn er legio groeimogelijkheden om meer zeewier af te zetten, meer soorten zeewier (van de zelfde locatie en met soortgelijke kweeksystemen) af te zetten, en meer producten voor de markt op basis van de beoogde fracties te ontwikkelen. Ook de veevoer sector zou in de toekomst een belangrijke speler kunnen zijn. De partijen die dat ontwikkelen zijn op dit moment buiten de provincie Noord-Holland. Alle spelers die nodig zijn, zijn aanwezig in de keten en hebben hun medewerking toegezegd. Ons advies is derhalve om goedkeuring te verlenen om naar fase 3 te gaan van het projectplan.

Appendix 1: Verslag van workshop op 22-03-2019

Verslag: Kick-off bijeenkomst zeewier-ecosysteem, 22 maart 2018, Carlton Ambassador, Sophialaan 2, 2514 JP Den Haag.

De workshop had de volgende agenda:

Inloop en registratie	09:00 – 09:30	
Welkom, Niek Hinsenveld.	09:30 – 09:35	
Status en doel Jaap van Hal	09:30 – 09:45	
1 minuut intro organisatie en indelen groep	09:45 – 10:00	
Verdelen in groepen	10:00 10:10	
Workshop	10:10 – 12:00 Track 1, voedsel en voer. Koen van Swam en Klaas Timmermans/Robbert Jak	10:10 12:00 Track 2, cascaderende verwaarding Jaap van Hal en Katharina Andres.
Lunch	12:00 – 12:30	
Zeewierplatform inloop	12:30 – 13:00	

Verslag van de sessies.

Sessie 1

Met een korte inleidende presentatie is de voortgang van het project, de huidige fase en het doel van de workshop uitgelegd. Daarna is een voorstelronde gedaan waarin de deelnemers hun activiteiten en (gewenste) rol in de zeewier-keten uiteengezetten. Hieronder volgt daarvan een samenvatting.

Zilt proefboerderij (Mark van Rijsselberghe, Reinier Nauta)
Is bezig met opschaling op land voor teelt van Ulva met goede kwaliteit voor consumptie. Er is 250 m3 aan teeltbakken beschikbaar en er wordt gezocht naar partners voor het opzetten van een commerciële keten en naar financiering (momenteel semi-commercieel). Met het zeewier kan een markt gecreëerd worden zodat later ook zeewier uit de Noordzee toegepast kan worden. Wild gevangen zeewier blijkt minder geschikt vanwege vervuiling (slib, organismen). Er ligt wel wildpluk in de winkels maar deze is niet gecertificeerd. Dat is niet nodig zolang er geen goede (biologische) teelt mogelijk is.

De onderzoeksvraag is welke certificering nodig is voor gekweekt Ulva voor humane consumptie.

Seaflavours (Marco van Duijvenvoorde)
Wil zeewier toepassen voor feed en ook food. De keten is al concreet, gezocht wordt naar goede testlocaties en financiering. Er wordt nu in tanks op land geproduceerd (Ulva) en er wordt gestreefd naar een langzaam toenemende productie. Er is ook belangstelling voor Undaria (Wakame) maar deze soort is in Nederland een exoot, en mag derhalve niet geteeld worden. In Ierland (waar de soort ook niet oorspronkelijk voorkomt) wordt de soort wel geteeld.

Ook hier geldt de vraag welke certificering(en) van toepassing zijn voor gekweekt zeewier.

SALGA (Jeroen Hoffer)
Houdt zich als liefhebber met zeewier bezig aan onderzoek en creatieve ontwikkelingen. Wil bijvoorbeeld op land zeewier telen in een gelaagd kweeksysteem (“flat gebouw”) waarbij goedkoop en met weinig water op een technisch innovatieve wijze gekweekt kan worden.

Wil betrokken zijn bij experimenteel onderzoek, bijvoorbeeld bij het NIOZ, bij de teelt van bijvoorbeeld Knotswier, Ulva en Saccharina.

Quantumleap works (Alwin Kool)
Heeft zich bezig gehouden met financieringsvraagstukken, met name in Azië. Nu ook gericht op subsidies. Ervaring is dat banken de investering in zeewierteelt te risicovol vinden. De positie van Nederland in relatie tot het internationaal veld is belangrijk; waar staan we? Wat zijn de vereisten om aan financiering te komen?

Zeeboerderij (Koen van Swam)
Is met verschillende financieringsbronnen (RABO bank, overheden) betrokken bij pilot projecten voor zeewierkweek op open zee. Op termijn ook voor EU project (pilot site voor duurzame aquacultuur) en opschaling naar 64 ha.

Momenteel veel te doen rond zeewierteelt in windmolenparken, waar het toegestaan moet worden ondanks bezwaren. Huidige schepen zijn niet echt geschikt, Damen is bezig met ontwikkeling “flex” boot.

Greenport NHN (Gerben van Lenthe)
In samenwerking met LTO en Wageningen Lifestock Research wordt onderzoek gedaan aan vermindering van methaan-productie van koeien door toevoeging van zeewier aan het voedsel. Dit blijkt te werken met Australisch roodwier. Er worden experimenten uitgevoerd op lab schaal en in vivo.

Onderzoeksvraag: Zijn er soorten zeewier in de Noordzee die de methaanproductie van koeien kunnen verminderen?

SeatechEnergy (Inrada) (Aranka Hetyey, Joost Wouters, Judith Rijlaarsdam)
Inrada heeft contact met Australische onderzoekers over een verminderde methaanproductie bij koeien. Indien het werkt kan er een grote markt voor zijn. Er wordt gewerkt aan een businesscase van een blend van zeewiersoorten. Het moet aantoonbaar werkzaam en veilig zijn.
Onderzoeksvraag: Zijn knotswier of Ulva geschikt?

Provincie Noord-Holland (Niek Hinsenveld)
In de volgende fase van het Project Biomassa uit Zee zal onderzoek en (economische) haalbaarheid verder worden uitgewerkt. Daarna komen eventuele subsidie-projecten voor bedrijven. Ook wordt gewezen op mogelijke financieringsinstrumenten via externe bronnen. Daarnaast kan de provincie ook faciliteren, bijvoorbeeld door het beschikbaar stellen van ruimte, en hulp bij regels en procedures.

NIOZ (Klaas Timmermans)
Staat open voor allerhande fundamenteel onderzoek aan zeewier en is al betrokken bij diverse onderzoeksprojecten.

WMR (Robbert Jak)
Ook Wageningen Marine Research is betrokken bij verschillende onderzoeksprojecten over offshore teelt van zeewier.

Overige aanwezigen: **MCN (Marja Doedens)**, **Boskalis (Selinde van Raalte)**.

In de discussie en rondvraag zijn de volgen punten ingebracht:

- Er moet transparantie zijn van wat er precies gaat gebeuren in dit project en daarna. Wat gaat de Provincie precies doen?
- Toewerken naar pilots / projecten; daarbij zijn duurzaamheid en certificering van belang.
- Ook elders zijn ontwikkelingen, bijvoorbeeld Seaport Groningen. Hier kan goed mee samengewerkt worden.
- Onderhoud en installatie van zeewier binnen windparken moet geregeld worden. Hoe gaat dat gebeuren?

Sessie 2

De sessie werd begonnen met een korte samenvatting van de resultaten van de workshop op 14/12/2018. Daarna heeft elk bedrijf (etc.) het woord gekregen om hun rol in de ketenontwikkeling verder toe te lichten. Samenvattend staan hier de belangrijkste punten hiervan.

Seatech Energy (Joost Wouters)

Seatech energy heeft een drijvend autonoom opererend kweeksysteem ontwikkeld. Het wordt nu uitgerold voor *Grancanaria* (in Indonesië). Het contract is voor 10,000 ton (droog) per jaar. Dat gaat om een gebied van ongeveer 4-5 km^2 en omvat ~700 systemen. Het gaat om een lokale cultivar. *Ulva* blijkt niet geschikt voor dit systeem. De oogst zal daar nu nog handmatig gebeuren. Er zijn 7 oogsten per jaar voorzien. Vanwege het klimaat kan er het hele jaar door gekweekt en geoogst worden. Dat betekent dat er elke (werk)dag systemen vertrekken en aankomen en vol continue geproduceerd kan worden. In de toekomst worden er IHC achtige oogstsystemen voorzien (d.w.z. de oogst wordt gemechaniseerd). Richtprijs (indien men gaat voor elektriciteit uit zeewier) is 18 ct./kW vs. 60 lokale prijs.

Onderzoeksvragen voor kweek op de Noordzee:

- Kunnen we idd 35 ton (droog) per jaar halen?
- Kan dat me de beoogde soorten (*Saccharina latissima* en of *Laminaria digitata*)?
- Welk effect hebben de nutriënten en welk effect heeft zeewier op de nutriënten?
- Is maaien (coppicen, rotating crops) mogelijk?

Joost ziet een pilot op de Noordzee als volgt:

10 m Diameter proefopstellingen met meet apparatuur gesubsidieerd met onderzoeksgelden (hoe meer hoe beter op het moment). Wil graag samenwerken met concullega's. Een pilot (richting commerciële installaties) zal om en nabij 500 k€ kosten.

Markt Raad&Daad (Mark Soetman)

Mark verbindt bedrijven en instituten in het gebied van zeewier. Het plan is om 4000 ha nabij het Haringvliet zeewier aan te leggen om voer en of meststoffen te produceren. Tevens is voorzien dat hier gebruik wordt gemaakt van de filterende werking van zeewier om het water op te schoenen. Het project is voorzien in samenwerking met Deltawind. De eerste testlijnen zullen in september 2018 te water worden gelaten.

Mark formuleerde de volgende onderzoeksvragen:

- Is het mogelijk om waterstof in plaats van methaan (biogas) uit zeewier te produceren
- Wat zijn de perspectieven van S.C.W. (supercritical water) vergassen?
- Is pyrolyse een optie?

Microlife (Tjalf de Boer)

Microlife ontwikkeld technologieën om componenten te screenen op effecten en verder producten daarmee te ontwikkelen. Zij zien hun rol om extracten te screenen op veel

gevarieerde effecten en hebben daar slechts kleine hoeveelheden voor nodig. Een kg. product is al veel voor hen. Een voorbeeld hiervan is het effect van Pcb's, dat ook in zeewier gemeten kan worden.

Zeeboerderij IJmond (Nikki Spil).

Zeeboerderij Ijmond produceert lampen van *Ulva sp.*. Ze kunnen op elk moment starten. Per lamp is er ongeveer 400 g. droog *Ulva* nodig. Productie is ongeveer 500 lampen per jaar. Een ander belangrijk aandachtspunt is de biodiversiteit bij IJmuiden.

Stichting Noordzee boerderij (NZB, Marlies Draisma).

NZB biedt twee kweek locaties aan, bij Scheveningen (65 ha) en bij Texel (100 ha). Ze werken ook in het INTERREG-project Bio4Safe.

Amsterdam green campus (UvA, Niek Persoon).

Niek ziet veredeling en IBED (Institute for Biodiversity and Ecosystem Dynamics) als een goede complementaire vaardigheid in deze projecten. Verder kan de UvA meten en analyses uitvoeren (ook via projecten en stages). Mark Soetman merkte verder op dat het misschien zin heeft om bij het Schelpenhoek initiatief aan te haken.

Danvos (Dirk-Jan Vos)

Danvos ontwikkelt processen om zeewier te extraheren. Daar hebben ze de volgende apparatuur voor:

Extractie (10 m^3)
Malen (nat en droog)
Continue vast vloeistof scheiding)
Membraan units (3 gekoppeld), nanofiltratie, ultra-filtratie en reverse osmosis.
Een sproeidroger

De extracties vinden plaats beneden de 50 °C. Het zeewier is *Ascophyllum nodosum* (rotswier). Capaciteit is 1 ton droog per week ofwel 1 ton nat per dag. Het water wordt gerecycled. Daarmee wordt een eiwitrijke pulp mee geproduceerd.

Het ontwikkeltraject ziet Dirk-Jan als volgt:

Wat gebeurt er nu bij elke stap?
Wat is het eiwit precies
Hoe wordt het proces geborgd.

Voor de commercialisatie is een snelle analysemethode nodig om de kwaliteit van het zeewier te kunnen meten en daarmee de zeewierboer te kunnen betalen.

De algemene consensus is dat er kweekproeven zo spoedig mogelijk op touw moeten worden gezet en ook de cascaderende verwerkingsstappen verder ontwikkeld moeten worden.

De volgende partijen waren aanwezig:

Bedrijf/Entiteit	Persoon	Sessie
Amsterdam Greencampus	Niek Persoon	2
Boskalis	Selinde van Raalte	
Danvos	Dirk Jan Vos	2
ECN	Jaap van hal	2
ECN	Katharina Andres	2
Greenport NHN	Gerben van Lenthe	
Markt Raad&Daad	Mark Soetman	2
MCN	Marja Doedens	
MicroLife Solution	Tjalf de Boer	2
NIOZ	Klaas Timmermans	
Noordzee Boerderij	Koen van Swam	
	Marlies Draaisma	2
PNH	Niek Hinsenveld	Beide
Quantumleap works	Alwin Kool	
SALGA	Jeroen Hoffer	
SeaFlavours	Marco van Duijvenvoorde	
	Dominique Joosten	
SeatechEnergy (Inrada)	Aranka Hetyey	
	Judith Rijlaarsdam	2/1
	Joost Wouters	2
TU Delft	Piek Küppers	
Wageningen MR	Robbert Jak	
Zeeboerderij Ijmond	Nikki Spil	2
Zilt proefbedrijf	Marc van Rijsselberghe	2
	Reinier Nauta	2

Appendix 2; waardeketen waarvoor partijen zijn uitgenodigd om verder aan mee te werken.

Naar een toekomstige zeewier waardeketen in Noord-Holland.









Introductie.

Dit document beschrijft de contouren van een waardeketen die in fase 2 van het project "Plantaardige biomassa uit zee" is voortgekomen. Deze waardeketen is opgesteld n.a.v. gesprekken, berekeningen en workshops met verschillende bedrijven in de provincie Noord-Holland die actief zijn of willen zijn in de opkomende zeewiereconomie. Middels dit document worden de geïnteresseerde partijen uitgenodigd om verder deel te nemen aan fase 3 van dit project, nl. het uitwerken van een businescase voor een pre-competitieve waardeketen van zeewierkweek t/m vermarktbare producten gebaseerd op zeewier teelt en verwerking in de provincie Noord Holland.

Achtergrond.

In het Coalitieakkoord van de Provincie Noord-Holland is biomassa uit zee, als onderdeel van de circulaire economie, één van de speerpunten. In de Start Notitie Energie Transitie wordt hierop aansluitend als één van de prioritaire acties 'het ontwikkelen van circulaire economie' (bio-based economy) genoemd. Met ontwikkeling wordt bedoeld: het aantrekken van onderzoeksprogramma's, mobiliseren van kennisinstellingen, kennisgeneratie en kennisverwaarding met economische ontwikkeling van de regio als gevolg.

De Provinciale Staten van de Provincie NH een motie aangenomen met als onderwerp: Zeewier als energiebron. Met het bekrachtigen van deze motie heeft het Provinciebestuur te kennen gegeven alle kansen op het gebied van zeewier in provincie NH te zullen benutten. In het bijzonder heeft de Provincie de volgende doelen in de motie geformuleerd:

1. In beeld brengen van de kansen die zeewier voor de regio biedt,
2. Bundeling van lokaal aanwezige kennis en initiatieven,
3. Opnemen van zeewier als sleutelthema in de nieuw op te stellen Beleidsagenda Energietransitie.

Dit lopende project geeft uitvoering aan deze motie.

Inschatting vraag naar zeewier in de komende 5 jaar.

In een serie van telefonische interviews, 2 workshops van dit project, een workshop van de provincie (Circotrack) en de opening van het ECN part of TNO zeewier processing lab (7 november 2018) zijn aan alle marktpartijen gevraagd wat hun verwachte zeewier vraag is over 5 jaar. Op basis hiervan is de tabel 1 samengesteld die aangeeft hoeveel zeewier in het gunstigste geval vermarkt kan worden. Hieruit blijkt dat als de helft van deze vraag inderdaad gerealiseerd wordt, er een substantiële markt voor zeewier in de provincie ontwikkeld kan worden. Voor deze ontwikkeling is het nodig dat alle spelers in deze keten samenwerken. De meeste partijen hebben aangegeven dit inderdaad samen verder te willen ontwikkelen.

De verschillende stappen van de waardeketen staan hieronder kort benoemd en ook welke marktpartijen daarvoor geïdentificeerd zijn. Uit de analyse blijkt dat er zowel ruimte is voor zeewier voor voedsel als voor zeewier voor niet voedsel producten. Zeewier als voer was nog te onduidelijk om mee te nemen in deze analyse. Het lijkt dus voor de hand liggen dat er een zeewier boerderij zal worden opgezet die zowel voor de voedsel markt als voor de niet voedsel markt zal voorzien in de zeewier behoefte. Hieronder staan de partijen.

Zeewier voor voedsel:

1. Zeewier kweek: Seatech energy, Hortimare, Searangers, The Seaweed Company.
2. Zeewier oogst: IHC
3. Zeewier voor voedsel: Seagreen, Dutch weed burger, Straw by straw, Ocean Desert Food, Primus, Seamore, Wilthagen, Zeewaar, Zeesnacks, Olijck
4. Zeewier voor welzijn: The Tides
5. Niet voedsel toepassingen; Deep Moda Vegan (kleding)
6. Distributie: SeaFlavors/Algaetraders

De firma's Danvos, Huiberts en Studio Eric Klarenbeek hebben een 1e generatie proces ontwikkeld om zeewier te fractioneren in verschillende producten. In dit geval is dat een vloeibaar zeewier extract voor de bloembollen teelt, een vast product dat eiwit bevat, en hetzelfde vaste product kan ook worden gebruikt voor het maken van afbreekbare plastics en als grondstof voor voorspelbare compost. Uit de marktverkenning is gebleken dat voor de fracties van dit proces ook nog andere geïnteresseerde partijen bestaan. Deze zijn hieronder benoemd.

1. Liquid product: verpakkingsindustrie, kweek bedrijven, Huiberts bloembollen, MicroLife
2. Solid product: Feyecon, Natural plastics, Rigo (verf in het algemeen), SALGA, Zeeboerderij Ijmond, Studio M.Dros, ICL, voerbedrijven.
3. Processing: Danvos
4. Verbinders: Climate Cleanup Foundation, ontwikkelingsbedrijf Noord Holland, Hortimare, LTO, PdenH

In de volgende sectie beschrijven wij hoe deze schets verder in fase 3 uitgewerkt gaat worden.

Wat beogen wij in het uitwerken van de Business case:

In dit gedeelte van het project zullen wij de hele keten verder tegen het licht houden en uitwerken. Dit zal door een gespecialiseerd bureau worden uitgevoerd. Op hoofdlijnen zullen de volgende activiteiten worden uitgevoerd. Waar nog verdere uitwerking nodig is in dit business plan wordt dit kort toegelicht

1. Verdere verificatie van de hoeveelheden zeewier d.m.v. verdiepende gesprekken met de betrokken partijen.

2. Op basis van deze (nog steeds indicatieve) hoeveelheden zal een geschikte kweeklocatie geïdentificeerd worden bij de kust van Noord-Holland. In figuur x staan alle bekende kweek locaties in ontwikkeling, en met groen zijn die voor Noord-Holland aangeduid. Het ligt voor de hand om de kweek locatie bij Texel als eerste op te zetten, omdat daar al een vergunning voor is.

3. Het identificeren van geschikte kweek en oogst systemen, inclusief zeewier zaaigoed. Het afschatten van de benodigde investering en in welke stappen deze zou kunnen plaatsvinden.

4. Het identificeren van de juiste juridische entiteit om de gezamenlijke kweek op te zetten.

5. Het vinden van een geschikte aanlandlocatie. Op basis van de indicatieve getallen zal tussen de 300 en 1000 ton zeewier op droge stof basis moeten worden aangeland. Dat is tussen de 2100 and 7000 ton nat, en dat moet in een maand tijd geoogst, aangeland en waarschijnlijk gedroogd worden. Een haven die gewend is met snelle verwerking van bederfelijke stof die ook nog zo dicht mogelijk bij het zeewierveld ligt ligt voor de hand.

6. Het afschatten van de investering voor een pre-commerciële demo-fabriek.

7. Het afschatten van de investering voor pre-productie testen van de beoogde zeewier fracties.

8. Het identificeren van geschikte locaties voor bovengenoemde installatie.

Op basis van dit business plan zal inzichtelijk worden gemaakt welke investeringen nodig zijn om deze keten in de komende jaren te realiseren en welke rol de Provincie en de gelieerde organisaties kunnen spelen om deze marktintroductie te versnellen. Kort samengevat zien zijn kansrijke substantiële mogelijkheden om duurzame economische activiteiten op basis van zeewier in de komende 5 jaar te ontwikkelen.

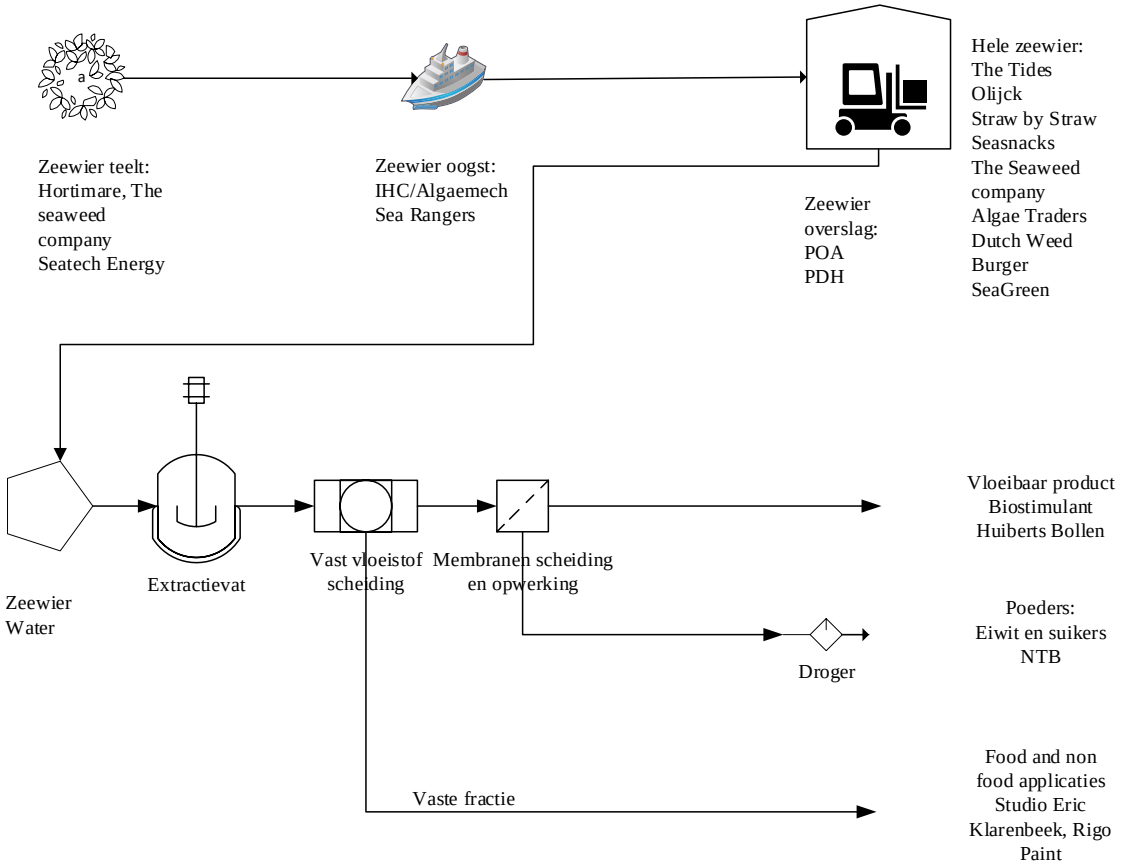


Figuur 1: Zeewierkweeklocaties in alle stadia in Nederland.

Tabel 2: Indicatieve marktvraag zeewieren in Noord-Holland.

Hoofd-soort	Latijns naam	Nederlands (engels)	Indicatieve hoeveelheid in droge tonnen[1]	Bekende productiviteit	Areaal nodig	Cultivering aangetoond	Inschatting ontwikkelings traject	Toege staan
Bruin	*Alaria esculanta*	Winged kelp of Atlantic Kombu	100	20	5	Ja	Beschikbaar	?
	Laminaria digitata	Vinger wier	20	20	1	Ja	Beschikbaar	Ja
	Saccharina latissima	Suiker wier	240	20	12	Ja	Beschikbaar	Ja
	Undaria pinnatifida	Wakame	140	?	?	Ja	Aanpassen aan EU	Nee
	Ascophyllum nodosum	Knotswier	200	?	?	Nee	Lang	Ja
	Saccharina japonica	Kombu	100	?	?	Ja	Aanpassen aan EU	Nee
	Himanthalia elongata	Zee spaghetti	240	?	?	Nee	Lang	?
	Fucus vesculosis	Blaaswier	100	?	?	?	onbekend	Ja
Rood	*Palmaria palmata*	Dulse	240	?	?	Nee	Lang	?
	Chondus Crispus	Iers mos	250	?	?	?	onbekend	?
	Agarophytes	Agar producenten	250	?	?	Sommige	onbekend	?
Groen	*Ulva sp.*	Zeesla	240	20	12	Nee	Lang	J

1: Dit zijn alle hoeveelheden in het meest optimistische geval bij elkaar opgeteld



Figuur 2: schematische weergave van het beoogde zeewier fractionering proces met de partijen die medewerking hebben toegezegd en hun rol.

Appendix 3: letter of intent voor het meewerken aan het uitwerken van de waardeketen.

Geachte heren van Hal, Timmermans en Jak.

Met genoegen hebben wij uw schets van de uit te werken business case “Naar een toekomstige zeewier waardeketen in Noord-Holland” gelezen. Graag verleent onze organisatie, [naam organisatie], medewerking aan het verder uitwerken en uitrollen van de voornoemde business case. Onder medewerking verstaan wij bijvoorbeeld: korte telefonische interviews of vragen beantwoorden per email. Wij behouden ons het recht voor om op elk willekeurig moment onze medewerking te staken.

Veel succes en hartelijke groet,

Plantaardige biomassa uit zee

D3.1: Rapport met de keuze product, waardeketen ter acceptatie stuurgroep

Inhoud:

Contents

Inhoud: 2
Inleiding: 3
Achtergrond: 3
Voorbeelden waardeketens. 5
Beschrijving marktonderzoek methode. 7
Opdracht omschrijving: 7
Markttoetsing opdracht 7
Beschrijvende markt-toets. 7
Plan van aanpak 7
Uitleg Markt toets: 8
Betrokkenheid sector 13
Schaalgrootte belang 13
Verdiepende gesprekken met markt 14
Tussentijdse rapportage stuurgroep 14
Conclusie van keuze producten en markttoetsing 15
Aanbeveling tot concept ‘Seaweed-Valley’ 16

Inleiding:

In deze deliverable is een plan voor het ontwikkelen van een waarde keten (deliverable D1.4/2.1) geconcretiseerd. Een markt onderzoek is uitgevoerd door Gunnar Larson, eigenaar van Seaweed Valley (zie sectie Beschrijving marktonderzoek methode. Op deze wijze is het draagvlak en het marktpotentieel vastgesteld en een instrument ontwikkeld waarmee de bedrijven zich b.v. via een afname contract zich committeren aan het businessplan. Bedrijven zullen zich middels een daartoe passend instrument zich committeren aan het plan.

Achtergrond:

De wereldbevolking is de afgelopen decennia sterk gegroeid: van 2,5 miljard in 1950 naar circa 7,5 miljard mensen in 2017 en de verwachting is dat deze zal doorgroeien naar 9,5 miljard mensen in 2050. Het is een grote uitdaging om deze toekomstige wereldbevolking te voorzien van voldoende en gezond voedsel, niet alleen qua grondstoffen maar ook vanuit ecologisch perspectief. Deze uitdaging wordt verder vergroot omdat gemiddeld steeds meer mensen dierlijke eiwitten (vlees, zuivel, vis, etc.) gaan consumeren, wat grotendeels is toe te schrijven aan hun een stijgende welvaartsniveau. Dierlijke eiwitproductie heeft een negatieve impact op het milieu en kan daarbij ook ten koste gaan van de biodiversiteit. Dit was één van de redenen voor het vorige kabinet om de Voedselagenda op te stellen en daarmee plantaardige eiwitten te stimuleren. Vanuit dit kader ondersteunt het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit dit initiatief.

Naast de conventionele productie van voedsel op land, liggen hier bijzondere mogelijkheden met de teelt van zeewieren, zowel op zee als voor bepaalde markten op land. Zeewier is een belangrijke eiwitbron voor de toekomst. Het is een veelzijdig en snelgroeiend gewas dat bovendien duurzaam geteeld kan worden. Het maakt gebruik van weinig land, en geen zoetwater of meststoffen. Zeewieren dienen als voedsel voor mens en dier en de reststromen hiervan kunnen ingezet worden voor biobased materialen (plastic, textiel) en biogas. Nederland beschikt over een solide basis om de zeewierketen te ontwikkelen.

Zeewier is dus een veelzijdige grondstof. Vele waardeketens zijn met zeewier mogelijk. Om de eerste waardeketen daadwerkelijk in Noord-Holland naar de markt te brengen zijn er in dit project twee concrete waardeketens geïdentificeerd. Met deze waardeketens is een propositie voor een pre-commerciële ontwikkelings faciliteit ontwikkeld.

Het project plan “Plantaardige biomassa op zee” beoogde een ontwerp van een semi-commerciële productie van een zeewierproduct (bijvoorbeeld mannitol of alginaat). Deze semi-commerciële productie kan vroegtijdig een inkomstenstroom voor de exploitatie van de zeewierketen doen ontstaan die (een deel van de) investerings- en exploitatiekosten kan dekken. Tegelijkertijd is het noodzakelijk om dat gedurende meerdere seizoenen zeewier op een constante en substantiële schaal beschikbaar komt voor verdere kennis- en technologieontwikkeling. Hierbij werd gedacht aan zeewierteelt op de Noordzee (0,5-1 ha, bijvoorbeeld pilot van zeewierteelt binnen een offshore windpark) en aanlanding van de zeewieroogst en verwerking tot een zeewierproduct in een Noord-Holland.

Een technisch en financieel plan is uitgewerkt voor een semi-commerciële installatie. Hiervoor zijn de waardeketens uit D2.1 gebruikt (food en wellnes) Er zullen één of meerdere bedrijven worden gevonden die bereid zijn de productie van zeewier (van zeewierteelt tot zeewierproduct) te realiseren en te exploiteren.

Een belangrijk aspect van het plan voor een semi-commerciële installatie is de mogelijkheid tot opschaling. Om uiteindelijk verschillende zeewierproducten commercieel te kunnen produceren is opschaling en kostenreductie een absolute noodzaak. In deze deliverable is uitgewerkt hoe de zeewier en productie van producten kan worden gevalideerd als essentieel onderdeel van de eerste markt introductie. De marktverkenning voor dit concept in deze deliverable.

Voorbeelden waardeketens.

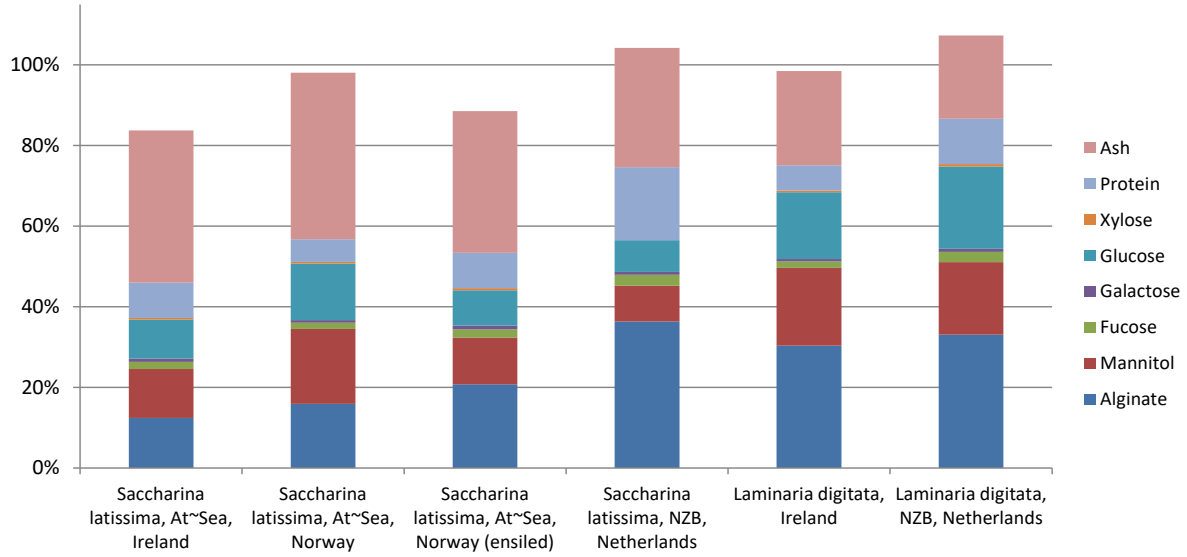
In D2.1 is een waardeketen beschreven. Deze komt er samenvattend op neer dat er een duurzame bron van zeewier nodig is (in dit geval *Ascophyllum nodosum* ofwel rotswier. “Asco”), een extractie faciliteit en de infrastructuur om het extract en de andere stromen om te zetten naar halffabricaten. In deze zijn dat

- Een plantactief extract in de vorm van een concentraat (voor een biologische bloembollen kweker)
- Een eiwitrijk extract (voor de veevoeder markt)
- Een alginaat rijk residu geschikt als bio plastic (met als eerste afzet markt de meubel industrie) alsmede een mest stof (voor dezelfde bloembollen kweker).

In deze waarketen ontbreken een aantal essentiële gegevens waaronder de samenstelling van de suikerachtige moleculen en de eiwitsamenstelling. TNO heeft de suikeranalyses uitgevoerd en de eiwitsamenstelling door een commercieel lab laten bepalen (dit was voorzien in het project). Samenvattend blijkt het dat de analyses van een soort die nog niet eerder geanalyseerd is nog best wel een uitdaging is. Zowel TNO als de gespecialiseerde bedrijven hebben verder ontwikkelingswerk voor deze soort geïdentificeerd. Dit onderwerp staat ook in de MMIP 12 (Meerjarige Missiedreven Innovatie Programma) (in zijn algemene zin). Voorts kan Asco op dit moment alleen wild en in bepaalde seizoenen geoogst worden.

Een tweede waardeketen die na voren kwam na het schrijven van D2.1 is in de Wellnes sector. Wereldwijd gaan daar biljoenen in om en in Nederland verwachten de marktpartijen grote groeimogelijkheden. The Tides heeft kweek en verwerking onder schone omstandigheden beschreven als een absolute vereiste. Schoon in deze betekent geen zware metalen, andere ongewenste componenten e.d. in het “zeewater” die mogelijkerwijs in het product terecht komen. De gewenste producten moeten onder GMP (Good Manufacturing Practises, een productie standaard) geproduceerd worden. De processen hiervoor moeten dus met de relevante apparaten ontwikkeld worden.

De samenstelling van zeewier is afhankelijk van de soort, het moment van oogsten en de locatie van groei/kweek. Een voorbeeld van deze variatie staat in de grafiek hieronder. De grafiek laat de verschillen in de hoofdcomponenten zien als functie van kweeklocatie. Het alginaat gehalte b.v. verschilt met meer dan een factor twee.



Figuur 1: *Zeewier samenstelling als functie van kweeklocatie. Links zijn vier suikerwieren, rechts twee vingerwieren. De samenstelling is weergegeven in totaal eiwit, as en de verschillende suikerachtige componenten.*

Voorts is bekend van zeewier dat het (organisme) componenten, zowel gewenste als ongewenste, opneemt tijdens de groei (*vide infra*). Om in algemene termen te komen tot een productie proces is het belangrijk als van te voren inzichtelijk is aan welke specificaties de grondstof moet voldoen en hoe tot die te bereiken. Van een aantal componenten is nog onvoldoende bekend in hoeverre ze worden opgenomen door zeewier en in welke vorm ze dan aanwezig zijn. Een bekend voorbeeld hiervan zijn arseenverbindingen. Sommige zeewier bevatten significante hoeveelheden arseen. Echter, op dit moment wijzen de analyses erop dat arseen verbindingen aanwezig zijn in een vorm die niet schadelijk is voor mensen. De huidige norm maakt echter geen onderscheid tussen deze vormen. Wat dus in kaart gebracht moet worden is wat de marktbehoefte is in termen van voorspelbaarheid van de kwaliteit van zeewier.

Een methode om de voorspelbaarheid van de kwaliteit meer te kunnen sturen is door onder gecontroleerde omstandigheden te kweken en te verwerken. Hieruit is het concept ‘Seaweed Valley” ontschoten. De volgende sectie beschrijft hoe de marktvraag van dit concept in kaart is gebracht. Het concept zelf en de bijbehorende business case is in D3.2 beschreven.

Beschrijving marktonderzoek methode.

Opdracht omschrijving:

Maak in een waardeketen inzichtelijk welk gebruik van zeewieren voor welke toepassingen op dit moment het meest kansrijk zijn om commercieel uit te nutten zodat het bedrijfsleven op grotere schaal componenten of zeewier zelf gaat zien als een goede en betrouwbare oplossing voor producten

Markttoetsing opdracht

Dit onderzoek is in eerste instantie geïnitieerd door Alexander Rengers (adviseur en ondernemer, o.a. bij Algae Innovation Netherlands). Hij heeft het voorwerk gedaan om deze markttoetsing professioneel te kunnen uitvoeren. Aangezien Alexander Rengers tijdens het onderzoek een fulltime baan aangeboden kreeg bij Protix (insecten kweek) heeft hij in overleg met Gunnar Larsen deze opdracht doorgegeven met goedkeuring van de stuurgroep. Gunnar Larsen heeft wel gedurende deze markttoetsing met regelmaat contact gehouden met Alexander Rengers om zeker te zijn dat koers gehouden binnen de opdracht van deze markttoets.

Beschrijvende markt-toets.

De zeewier sector in noordwest Europa is op dit moment jong en onvolwassen. Dus om binnen zekerheid grenzende waarschijnlijkheid er voor te zorgen dat wat voor initiatieven er ook worden ontplooid, deze zoveel als mogelijk aansluiten aan waar de markt mee bezig is. Met het oog op babystapjes te maken richting een meer volwassen markt binnen nu en 5 jaar. In het kader van waar de maatschappij en industrie op dit moment op zitten te wachten is hier gekozen voor een “ beschrijvende markt-toets, “een toetsing van waar de markt zich in alle realisme op dit moment bevindt”. Daar waar de markt op dit moment zit te wachten, zich mee bezig houdt. Maar ook waar de bedrijven zelf denken te staan. Deze toetsing is vanuit het perspectief genomen van ondernemingen die reeds bezig zijn of zich in de toekomst bezig willen houden met de verwerking van zeewieren op wat voor mogelijke manier dan ook.

Plan van aanpak

Voor het eerst zijn alle bedrijven binnen de Benelux die op dit moment zeewieren verwerken als basisgrondstof en/of componenten die dan wel uit zeewieren geëxtraheerd zijn samengebracht binnen een document. In totaal leverde deze zoektocht 135 bedrijven op die iets met wier of componenten ervan doen. (Zie aangehecht document van bedrijven met daarbij contactdetails van de verantwoordelijke personen). De vragenlijst staat in de volgende sectie vraag voor vraag.

Uitleg Markt toets:

Op verzoek van de stuurgroep is de integrale enquête hieronder overgenomen. Dit geeft weer hoe de bedrijven zijn benaderd en welke vragen er gesteld zijn.

Enquête

U bent benaderd vanwege uw betrokkenheid met de zeewier branche. Vanuit verschillende perspectieven proberen wij via deze markttoets inzichtelijk te maken of er voldoende vraag is naar op land geteelde zeewieren. We staan op het punt om dit initiatief te starten omdat we weten dat er vraag is naar een consistente hoge kwaliteit zeewieren voor verschillende toepassingen in hoge volume. De verschillende sectoren vertegenwoordigd binnen deze branche een betrouwbare dwarsdoorsnede geven om de juiste keuzes te maken rondom het telen van deze zeewieren op land.

Beste (relatie/naam),
U bent benaderd vanwege uw betrokkenheid en professionele interesse in de zeewier branche. Seaweed Valley is voornemens zeewier te gaan kweken op land waarbij consistente hoge kwaliteit en volume de basiswaarden zijn. Via deze markttoets willen we inzichtelijk krijgen of er voldoende vraag is voor zeewier van het land, welke soorten het meest relevant zijn (en voor welke toepassing). Hierdoor kunnen we daarin goede keuzes maken en weten we beter wat u als speler in de markt wenst en verwacht.

De sectoren die meewerken zijn:
- Aquacultuur
- Bio raffinage
- Handel organisaties
- Investeerders
- Feed sector
- Food sector
- Pharma
- Non-food chemie
- Retail
- Onderzoek

Als u zo vriendelijk zou willen zijn om de vragen zo kort en bondig als mogelijk, doch informatief te beantwoorden dan zou de branche u zeer erkentelijk zijn.

1. Voor welke activiteiten gebruikt uw bedrijf zeewier?
1. Ingrediënten
2. Supplement
3. Halffabricaat
4. Eind product
5. Anders n.l. Zelf invullen

2. In welk eindproduct van uw bedrijf worden deze zeewieren gebruikt?
1. Consumenten producten
2. Halffabricaat (uw bedrijf toeleverancier)
3. Anders n.l. Zelf invullen

3. In welke sector(en) is uw bedrijf actief betrokken rondom zeewieren?

1. Aquacultuur
2. Handelsorganisatie
3. Bio raffinage
4. Investeringen
5. Feed sector
6. Food sector
7. Pharma
8. Non-food chemie
9. Retail
10. Onderzoek
11. Health & personal care
12. Anders n.l. Zelf invullen

4. Op welke manier betrekt uw bedrijf zeewier op dit moment?

1. Nederlandse producent/teler rechtstreeks
2. Europese producent/teler rechtstreeks
3. Aziatische producent/teler rechtstreeks
4. Zuid-Amerika
5. Via een handels organisatie/toeleverancier
6. U teelt dit zelf
7. Anders n.l. Zelf invullen
8. Extra ruimte box voor notities

5. Kunt u ons uw huidige leveranciers aangeven?

1. Type zeewier + Zelf invullen
2. Type zeewier + Zelf invullen
3. Type zeewier + Zelf invullen
4. Type zeewier + Zelf invullen

6. Het zeewier wat uw bedrijf nu betrekt is:

1. Wildoogst
2. Geteeld
3. Combinatie van beiden
4. Anders n.l. Zelf invullen
5. Extra ruimte box voor notities

7. Hoe bepaald u of dat de kwaliteit van het door uw bedrijf aangeschafte zeewier van consistente kwaliteit is?

1. Uw test dit zelf met uw eigen laboratorium
2. Uw bedrijf laat dit testen door een extern bureau/lab
3. Dit wordt niet getest maar aangenomen dat het goed is
4. Anders n.l. Zelf invullen
5. Extra ruimte box voor notities

8. Naar welke exacte toepassing bent u of uw bedrijf op zoek met het door u gebruikte zeewier?

1. Extra ruimte box voor notities

9. Welke zorgen kent uw bedrijf op dit moment rondom het begrip zeewier en binnen de hoedanigheid hoe u dit natuur product verwerkt? Als voorbeelden: contaminanten zoals zware metalen, herkomst, continuïteit.

1. Extra ruimte box voor notities

10. Met welke zeewieren en wat voor volume op jaarbasis werkt uw bedrijf normaliter?

1. Zelf invullen + volume (droog gewicht)
2. Zelf invullen + volume (droog gewicht)
3. Zelf invullen + volume (droog gewicht)
4. Zelf invullen + volume (droog gewicht)

11. Zijn er zeewiersoorten waarmee u graag in de toekomst zou willen werken?

Zeewier	*Wetenschappelijke naam*	Hoofdsoort	Toepassing
Knotswier	*Ascophyllum nodosum*	Bruin	Feed / Jodium/ Antioxidanten / Health & Personal care
Blaaswier	*Fucus vesiculosus*	Bruin	Antioxidanten / Food / Health & Personal care
Zeesla	*Ulva lactuca*	Groen	Food / Feed / rijk aan eiwit
Zeesla	*Ulva rigida*	Groen	Food / Feed / rijk aan eiwit
Zeedruif	*Caulerpa lentillifera*	Groen	Food
Viltwier	*Codium tomentosum*	Groen	Food / Poly saccharides
Derbesia	*Derbesia tenuissima*	Groen	Food / vetzuren / vezels
Dulse	*Palmaria palmata*	Rood	Food / Feed/ rijk aan eiwit
Nori	*Porphyra dioica*	Rood	Food
Nori	*Porphyra umbilicalis*	Rood	Food
Knoopwier	*Gracilaria gracilis*	Rood	Food / Feed
Iers Mos	*Chondrus crispus*	Rood	Food / carrageenans (bindmiddel)
Rode zeedruif	*Botryocladia*	Rood	?????
Rode Ogo (Knoopwier)	*Gracilaria pacifica*	Rood	Agar-agar / Feed
Gorilla Ogo (Knoopwier)	*Gracilaria salicornia*	Rood	Agar-agar / Feed
Ogo	*Gracilaria parvispora*	Rood	Agar-agar / Feed
Fastigiata	*Furcellaria lumbricalis*	Rood	Carrageenans (bindmiddel)
Ueda	*Pyropia yezoensis*	Rood	Food / antioxidanten
Cottonii	*Kappaphycus sp.*	Rood	Carrageenans (bindmiddel)
Alaria	*Alaria esculenta*	Bruin	Vetzuren / antioxidanten / Health & Personal care
Zeespaghetti	*Himanthalia elongata*	Bruin	Food
Wakame	*Undaria pinnatifida*	Bruin	Food / Health & Personal care
Suikerwier	*Saccharina latissima*	Bruin	Food / alginaten / bioplastics
Tangle	*Laminaria hyperborea*	Bruin	Alginaten / bioplastics

12. Zou uw bedrijf een meerprijs kunnen betalen mits het product zeewier in combinatie met het productieproces een certificering met zich meebrengt?

1. Jazeker, consistente kwaliteit staat voorop
2. Nee, kan niet meer betalen dan nu. Anders loopt onze kostprijs uit de pas en daarmee de verkoopprijs van ons product
3. Extra ruimte box voor notities

13. Welke certificering methodes en welke standaard zou u dan het liefst zien?

1. BRC/IFS
2. Global gap
3. GMP+/Femas
4. ASC/MSC
5. Halal
6. Kosher
7. Extra ruimte box voor notities

14. Hoe lang werkt uw bedrijf reeds met zeewieren?

1. 0-2 jaar
2. 2-5 jaar
3. 5-10 jaar
4. 10->

15. Als u interesse heeft in hoge consistente kwaliteit zeewier. Zou u dan overwegen om van leverancier te wisselen en levering contract willen afsluiten?

1. Wij staan altijd open voor nieuwe betrouwbare leveranciers
2. Nee, wij zitten goed en zijn blij met onze huidige leverancier
3. Wij willen dit in het midden laten
4. Anders n.l. Zelf invullen

16. Zeewier zover is een seizoensgebonden product, zou uw bedrijf interesse hebben om jaarrond en consistent beleverd te willen/kunnen worden?

1. Wij nemen het liefst op wekelijkse basis af
2. Wij nemen het liefst maandelijks af
3. Eén keer per jaar een voorraad afnemen is voor ons voldoende
4. Anders n.l.
5. Extra ruimte box voor notities

17. Welke verpakkingseenheid zou u prefereren? Bijvoorbeeld per 1 kg, 500 kg, 1000 kg

1. Extra ruimte box voor notities

18. Als u zeewier afneemt, in wat voor vorm heeft u dit dan het liefst?

1. Volledig droge/gedroogde stof
2. Poeder
3. Vlokken
4. Vers
5. Extracten
6. Nat ingevroren
7. Gevriesdroogd
8. Gefermenteerd
9. Anderszins bewerkt n.l.

19. Wat is uw gewenste lead time?

1. Binnen 12 uur
2. Binnen 24 uur
3. Binnen 48 uur
4. Binnen 5 werkdagen
5. Binnen 14 dagen
6. Binnen 30 dagen

20. Voor welke periode wenst u prijzen vast te leggen?

1. Dagprijs
2. Wekelijks
3. Maandelijks
4. Jaarlijks

21. Zodra wij dit onderzoek hebben afgerond, dan kunnen wij onze conclusies met u delen. Bent u of uw bedrijf hierin geïnteresseerd?

1. Ja
2. Nee
3. Misschien
4. Anders zelf invullen

22. Heeft u verder opmerkingen/suggesties voor een consortium wat op land in grote tanks grootschalig zeewieren wil gaan telen? Zijn wij iets vergeten te vragen? Zoekt u verder contact?

1. Extra ruimte box voor notities

23. Mogen wij u op onze mailing list plaatsen en aangeven dat u een geïnteresseerde bent in de toekomst van onze te telen zeewieren?

1. Ja
2. Nee
3. Anders zelf invullen

24. Zou u of uw bedrijf betrokken willen zijn bij het opzetten van een dergelijk grote productie van zeewieren op land onder gecontroleerde omstandigheden?

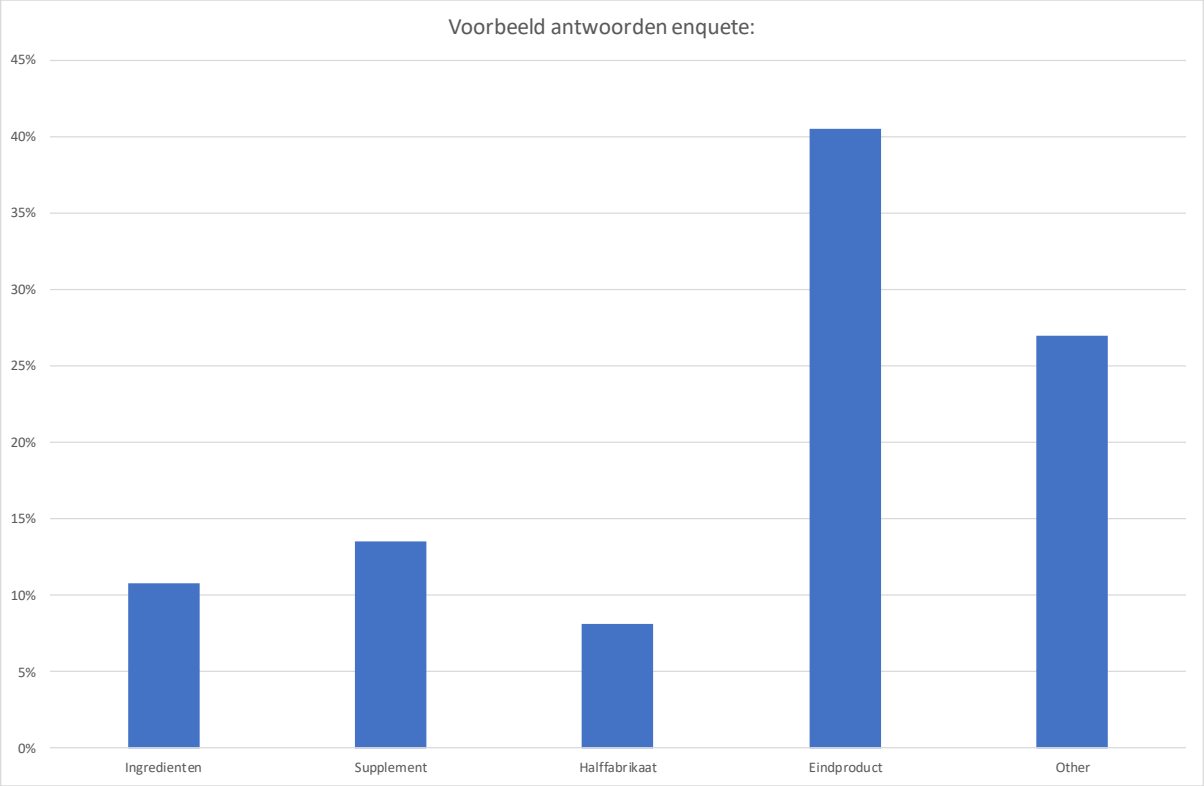
1. Ja
2. Nee
3. Misschien
4. Anders zelf invullen

25. Vervolg vraag 23 Op welke manier zou u of uw bedrijf een bijdrage kunnen/willen leveren bij het opzetten van een dergelijk initiatief?

1. Zelf invullen

U heeft het einde van deze markt toets gehaald! Dank daarvoor! Door uw bijdrage kunnen wij met zijn allen een gunstiger marktklimaat creëren rondom deze nieuwe dienstbare bron.

Op verzoek van de stuurgroep er een voorbeeld antwoord weergegeven in de grafiek hieronder. Alle antwoorden zijn te vinden in de bijlages.



De belangrijkste bevindingen zijn:

- Zeesla is voor meer dan 60 % van de bedrijven interessant
- Voor meer dan een derde van de bedrijven is certificering een meerprijs waard
- Voor meer dan de helft van de bedrijven is consistente kwaliteit een reden om van leverancier te wisselen.
- Ongeveer de helft van de bedrijven wil maandelijkse of frequentere levering

Zeesla kan op land het hele jaar door geteeld worden en ook in constante kwaliteit geleverd worden. Dit is onder andere aangetoond door het Zilt Proefbedrijf (Waddenwier).

Betrokkenheid sector

Ongeveer 30% van de 138 benaderde partijen heeft de enquête ingevuld. Dit percentage is hoog voor enquêtes. Doordat wij een groot aantal bedrijven/mensen persoonlijk hebben gesproken hebben wij ook een bepaalde “awareness” getriggerd en wil 100% van de bedrijven/personen betrokken blijven van het verloop van dit onderzoek en zouden zij graag de eindconclusie willen lezen op een nader te bepalen tijdstip zodra dit project wordt afgerond.

Schaalgrootte belang

Een diversiteit van bedrijven van klein tot groot hebben gereageerd en is contact mee. En om een degelijke afzetmarkt te kunnen bedienen zullen de grotere bedrijven die graag meer

“natural based” ingrediënten willen toevoegen een betrouwbaardere toelevering van hoogstaande consistent kwalitatief product nodig hebben. Schaalgrootte is van groot belang om deze bedrijven te kunnen bedienen.

Verdiepende gesprekken met markt

Uit de diverse contactmomenten en daarmee verdiepende gesprekken blijkt er een grote kans maar ook welwillendheid te zijn meer producten met zeewier te ontwikkelen en naar de markt te brengen.

Tussentijdse rapportage stuurgroep

Op 24-10-2019 en 5-12-2019 hebben er tussentijdse rapportages plaatsgevonden aan de stuurgroep ‘Plantaardige biomassa uit zee’ in Alkmaar. Zie aangehechte tussentijdse presentaties met concept conclusies.

Conclusie van keuze producten en markttoetsing

Multinationals en Mkb'ers staan klaar om waardevolle extracten/componenten uit zeewier te verwerken in hun producten mits de traceerbaarheid en consistentie van hoogwaardige kwaliteit en jaarrond leveringen gewaarborgd zal zijn. Deze bedrijven hebben te maken met strenge regelgeving vanuit diverse overheidsinstanties. Zij hebben geen keuze om wel of niet met traceerbaar schoon product te werken. Deze bedrijven zijn het verplicht en kunnen niet het risico lopen om niet met traceerbaar product te werken.
Samenvattend spreken we hier over 'Food grade quality'

Na intensieve gesprekken met de markt in combinatie met de stuurgroep is gebleken dat in de sectoren 'Food' en 'Personal care' de grootste kansen liggen voor hoogstaand kwalitatieve zeewier en/of extracten/componenten. Food is humane voeding en personal care is b.v. wellnes producten in spa's. Deze sectoren zijn op zoek naar én verduurzaming, én meer 'natural based' ingrediënten om de steeds groter wordende groep consumenten te laten zien dat zij het verschil kunnen maken met hun producten.

- Getoetste bedrijven en contactpersonen
- RAW data, reacties kwantitatief
- 2 tussentijdse rapportages stuurgroep
- Markt toetsing Q&A (Question and Answer)

Aanbeveling tot concept ‘Seaweed-Valley’

Seaweed-Valley zou als semi-commerciële pilot een belangrijke rol kunnen spelen om deze sector in combinatie met de markt verder te helpen. Er is voldoende vraag naar zeesla (*Ulva*) voor deze pilot, en zeesla is zeer geschikt voor teelt in bakken op land. Deze Pilot is nodig om bedrijven warm te maken om van deze nieuwe dienstbare groene bron de waardevolle grondstoffen te gebruiken voor voeding en ‘personal care’ producten. Seaweed-Valley zal als accelerator fungeren voor het ontwikkelen van waardeketen met 1 of 2 first implementors (ook in aansluiting D3.2). Het is zaak dat Seaweed-Valley zo spoedig als mogelijk gerealiseerd zal zijn. De realisatie van Seaweed-Valley en de transformatie naar SeaWeed-TECH is in D3.2 beschreven.

Plantaardige biomassa uit zee

Deliverable 3.2: Businessplan ontwikkeling semi-commerciële zeewierketen met kosten schatting infrastructuur, gedocumenteerde commitment bedrijven, en schets afstemming met het Nationaal Zeewier Programma.

Inhoudsopgave

Contents

Inleiding 3
Seaweed-TECH, semi-commerciële zeewierketen 4
Business case ontwikkeling 4
To see is to believe 4
Pilot scale 4
Plant scale 5
Exploitatie begroting ‘Pilot’ & ‘Plant’ scale 5
Conclusie 9
Afstemming Nationaal Zeewier Programma. 10

Inleiding

Deze deliverable beschrijft de business case voor Seaweed Valley, nu genaamd Seaweed-TECH. Seaweed-TECH is een semi-commerciële validatie concept waarbij zeewier op land wordt gekweekt en verwerkt tot vermarktbare producten en is de laatste stap voor de marktintroductie van een beoogde waarde keten. Uit het marktonderzoek (D3.1) is naar voren gekomen dat er behoefte is aan gecontroleerde kweek van minder gangbare of lastig op zee te kweken soorten. Ulva of zeesla is als drijvende soort lastig op zee te kweken. Ook is er naar voren gekomen dat er een marktvraag is om het hele jaar door zeewier op constante kwaliteit te kweken. Dit op open zee uitvoeren vereist significante kennis ontwikkeling en is daarom ook opgenomen in de MMIP 12D (Missiegedreven Meerjarige Innovatie Programma), voorheen het Nationale Zeewier Programma.

De twee waardeketens beschreven in D3.1 (food en personal care) als voorbeeld van marktvragen gaan over producten die humane toepassingen hebben of als voeding worden gebruikt. Voor beide segmenten van de markt (d.w.z. wellness en voeding) is duidelijk naar voren gekomen dat zeewier van een constante kwaliteit een vereiste is voor marktintroductie. Wellness is een grote internationale sector waar personal care een onderdeel van is. Dat gaat over b.v. lichaamsverzorging maar ook over beter leven, dus breder dan alleen gezond zijn. Tijdens het opzetten van deze business case is naar voren gekomen dat vanuit een vergunningen perspectief is kweek op land de snelste route naar marktintroductie. Telen op land via een aquasysteem levert ons 24 uur per dag data aan, een belangrijk referentiekader om de groei en daarmee teelt van zeewieren beter te leren kennen. Onder gecontroleerde condities zoals licht en temperatuur zal er een efficiëntie slag worden gemaakt in teelt, b.v. ten opzicht van het systeem van Waddenwier. Derhalve moet ingeschat worden wanneer kweek op land rendabel wordt. Hiermee kunnen de eerste inkomsten gegenereerd worden om daarna verscheidene producten naar de markt te brengen. Met de eerste demonstratie van commerciële levensvatbaarheid wordt ook vertrouwen ontwikkeld voor b.v. financiers van zeewier activiteiten, zoals investeerders maar uiteindelijk ook banken.

Een belangrijk aspect is de mogelijkheid tot opschaling. Om uiteindelijk verschillende zeewierproducten commercieel te kunnen produceren is opschaling en kostenreductie een absolute noodzaak. In deze deliverables is uitgewerkt hoe de zeewier en productie van producten kan worden gevalideerd als essentieel onderdeel van de eerste markt introductie. Dit concept is “Seaweed-TECH”

Seaweed-TECH, semi-commerciële zeewierketen

Het concept is een kweek systeem op land, groot genoeg om voldoende revenuen te genereren en de daarbij aansluitende ontwikkeling faciliteiten zoals het TNO zeewier processing lab (https://www.youtube.com/watch?v=Yb9JApeb7Bw). Prodock van de haven Amsterdam is de beoogde locatie. Deze is tot stand gekomen door bemiddeling van het havenbedrijf Amsterdam. Op basis van het marktonderzoek is er een groot replicatie potentieel.

Business case ontwikkeling

Naast deze markttoetsing hebben er ook veel ontwikkelingen plaatsgevonden rondom een businesscase ontwikkeling voor traceerbaar, gecertificeerd 'schoon' zeewier. Onder 'schoon' zeewier verstaan wij geteeld wier wat gecultiveerd is binnen een circulair gesloten systeem om te voorkomen dat er "vervuiling" kan plaatsvinden zoals in het wild geteelde zeewieren, zoals b.v. de opname van ongewenste stoffen. Met de werknaam 'Seaweed-Valley' ligt er nu een business case klaar om in Amsterdam te starten met het telen van zeewier binnen een circulair gesloten systeem. De volgorde die hier gehanteerd wordt is om vanuit:
Lab Scale>**Pilot Scale**>Plant Scale de pilot op te starten om te valideren dat een dergelijke teelt de weg kan plaveien voor een 'Plant Scale' schaalgrootte commerciële operatie.

To see is to believe

In het exploitatie plan later in dit document staan de investeringsstappen weergegeven. De detail exploitatie begroting staat in de bijlage. Samenvattend is binnen 3 jaar een rendabel eerste systeem op de zetten met een jaarlijkse bruto omzet van 5 M€ met een terugverdientijd van 5 to 6 jaar.

Binnen dit proces kan Pilotscale op dit moment nog niet worden overgeslagen aangezien, zoals eerder beschreven wij hier met een onvolwassen markt te maken hebben. Gebaseerd op het principe: TO SEE IS TO BELIEVE zal deze pilot meerdere functies hebben de komende jaren zoals; Markt Volwassenheid aantonen, investeerders aantrekken, onderzoek uitbouwen, gecontroleerd trial & errors, ervaring op doen dus. Deze pilot is van groot belang om uiteindelijk 'Plant Scale' te kunnen realiseren op een aantal geschikte locaties in de buurt van zeewater zoals IJmuiden, Den Helder of Den Oever bijvoorbeeld.

Pilot scale

Een dergelijk commercieel opgezette pilot zoals Seaweed-TECH zal ook de samenwerkingsverbanden versterken tussen de bedrijven die vanaf het eerste begin betrokken zijn geweest bij de zeewier agenda voor de provincie Noord-Holland. De bedrijven DANVOS, Hortimare, Huiberts bloembollen en biomass designstudio Klaarenbeek & Dros zijn allen op zoek naar een betrouwbare bron voor consistent hoogstaande kwalitatieve wieren.

Via de media wordt veel geroepen wat er allemaal wel niet mogelijk is met zeewier maar werkelijkheid is weerbarstig. Ja, zeewier heeft enorm veel potentie maar de middelen om deze te kunnen verzilveren ontbreken tot op heden voor de markt. Er is nog veel onderzoekswerk nodig om alle processen goed te leren begrijpen. Om alle waardevolle

nutriënten en componenten gecascadeerd te extraheren uit de verschillende rassen is deze Pilot/validatiecentrum hard nodig. Hier kunnen de beoogde processen gevalideerd worden (werkt het zoals geadverteerd) en verder geoptimaliseerd worden (ze werken zo efficiënte en duurzaam mogelijk). Het is simpelweg de volgende logische stap in de waardeketen om deze te kunnen ontsluiten.

De periode waarop de 'Pilot' businesscase berekening is gemaakt is 36 maanden. Het Pilot concept heeft een aantal belangrijke stappen in gang gezet, namelijk de volgende:

- Kennis is vergroot op het gebied van telen/cultiveren van zeewier op land
- Samenwerkingsverbanden zijn gesmeed tussen diverse marktpartijen om ontsluiting te garanderen van geteeld product
- Productieproces certificering is gerealiseerd
- Product certificering is omschreven en is gerealiseerd
- Vraag naar duurzaam geteeld zeewier is vergroot, waarmee het pad geplaveid wordt om naar 'Plant scale' op te schalen

Plant scale

Een aantal belangrijke zaken die eerst geadresseerd dienen te worden voordat 'Plant scale' gerealiseerd kan worden dienen eerst grondig te worden uitgezocht binnen 'Pilot scale'. Mochten er veranderingen in proces nodig zijn dan is de 'Pilot' ook bedoeld om zo nu en dan gecontroleerd en zonder al te grote gevolgen op ons gezicht te gaan. Beter op kleinere schaal leren dan dat dingen misgaan op grote schaal.

Als eenmaal het licht op groen staat om 'Plant scale' te gaan kan dit op diverse plekken op dezelfde manier worden uitgerold/ingezet. Het is een zogenaamde schaalbaar model waarin je verschillende wieren op verscheidene locaties kunt telen. Niet onbelangrijk voor investeerders vanuit de markt die zullen moeten instappen zodra er een 'Plant scale' productie faciliteit wordt gebouwd.

Exploitatie begroting 'Pilot' & 'Plant' scale

Het uitgangspunt van deze begroting is dat als de 'Plant scale' financials door 10 deelt dat de cijfers die daar uit voortkomen 'Pilot scale' voorstellen. Dit is een internationale norm om te bepalen welke start-up/scale-up levensvatbaar zal zijn. Vanzelfsprekend zijn in deze exploitatie begroting de volgende zaken meegenomen:

- Omzetten
- Investeringen (per fase)
- Winst-verliesrekening plus bijgevoegde details
- Cashflow prognoses
- Balansrekeningen

Hieronder zijn drie scenario's samengevat die in de bijlages volledig zijn uitgewerkt.

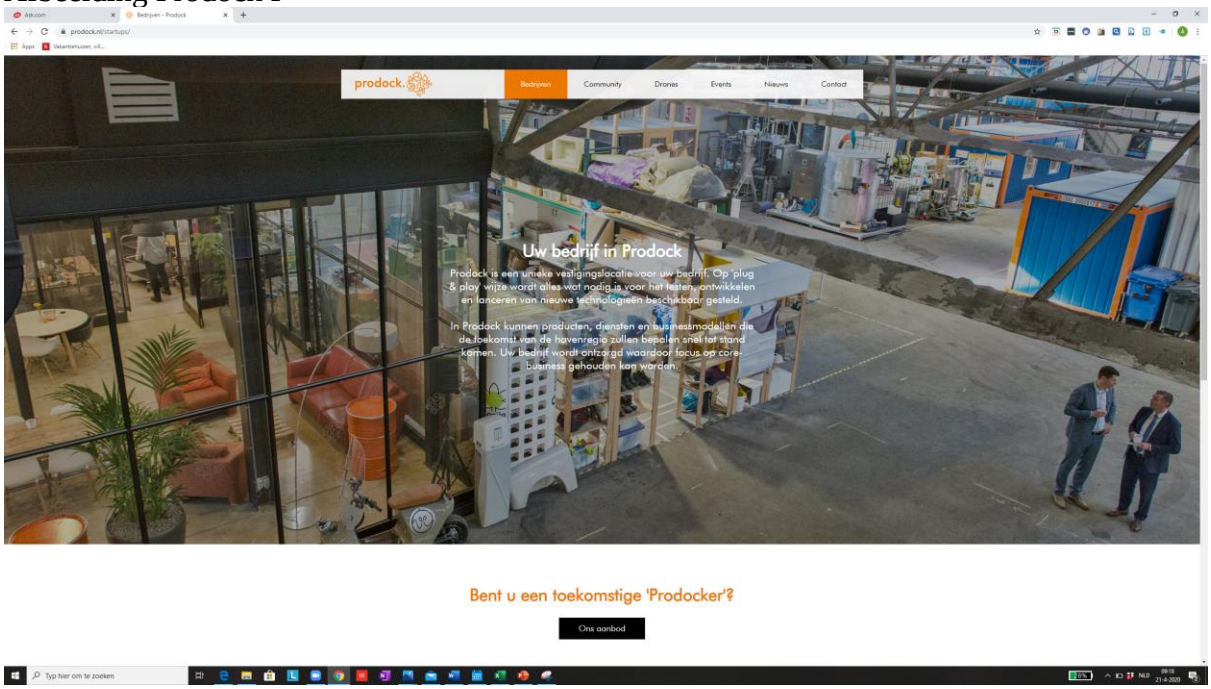
Eind 2019 spraken wij over Seaweed-Valley. Vanwege nieuwe inzichten hebben we toch besloten om te sleutelen aan het model en dit heeft geresulteerd in het huidige model SeaWeed-TECH. Andere opzet, nieuwe en meer accurate getallen bij benadering. De gedetailleerde onderbouwing staat in de bijlage.

Per 1 mei 2020 is het opschalingsmodel als volgt

De fases in de ontwikkeling en de bijbehorende geschatte kosten zijn hieronder puntsgewijs samengevat. Een artist's impression van fase nul staat hieronder. Het opschalen van de productie is voorzien in drie fases. Tanks van 100 m^3 (fase 1) tanks van 500 m^3 voor de pilot- en demo-fase (fase 2) en de productie faciliteit voorziet in tanks van 5,000 m^3 (fase 3). Dit zijn de gebruikelijk stappen van ongeveer een factor 10 bij opschaling. Op basis van ervaringsgetallen van het bouwen van dit soort installaties is de post onvoorzien (ook op basis van ervaring) van 25%. Bij de opstart van fase 1 zal definitief opnieuw het optimum worden bepaald van de nieuw te bouwen installatie. De

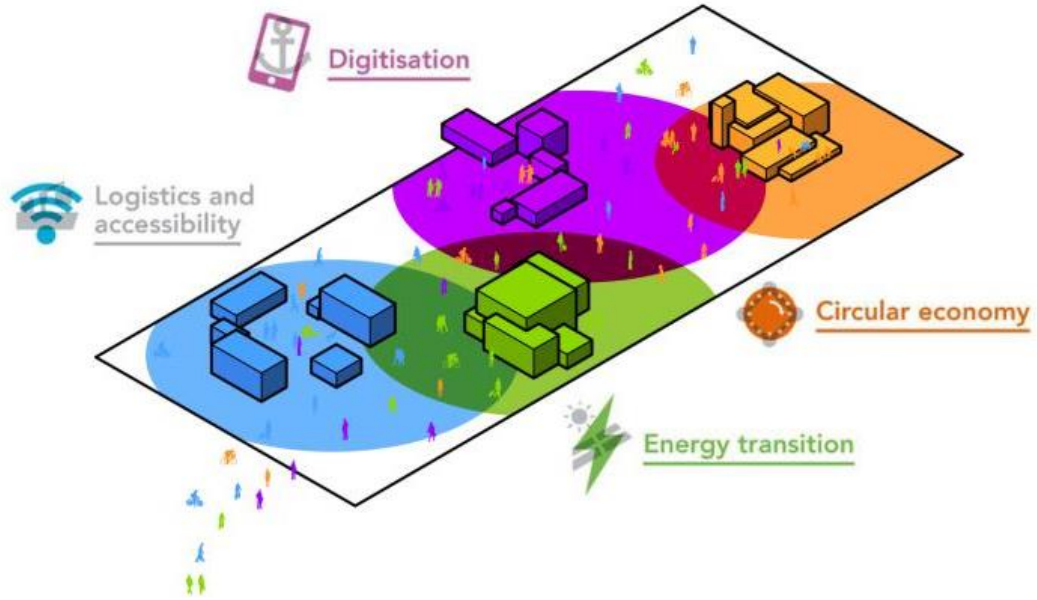
Fase € 115.000
- Demo installatie opzetten Amsterdam West binnen Prodock 1, Port of Amsterdam
- Markt ontwikkeling/ commercieel netwerk bouwen
- Innovatiefondsen/subsidiefondsen/Investeerders aantrekken
- Strategische partnerships afsluiten

Afbeelding Prodock I



Fase 2 € 438.000
● Pilot installatie opzetten Amsterdam West binnen Prodock 2, Port of Amsterdam
● Markt ontwikkeling/ commercieel netwerk verder bouwen
● Klanten portofolio vergroten
● Strategische partnerships verder ontwikkelen/uitbouwen

Afbeelding Prodock II



Fase 3 € 757.000
● Productie installatie bouwen bij zeewater en grootschalige productiestart
● Markt ontwikkeling/ commercieel netwerk verder bouwen
● Klanten portofolio vergroten
● Strategische partnerships verder ontwikkelen/uitbouwen

Overzicht:
● Totaal investering € 1.310.000 komende 5 jaar
● Terugverdientijd investering 5 a 6 jaar, incl. rentes
● Volledig exploitatie budget presentatie beschikbaar op aanvraag,
Investeringen, winst/verlies rek, balans, cashflow

● Fase doorlooptijden:
○ Fase 1, 12 maanden,
○ Fase 2, 16 maanden,
○ Fase 3, doorlopend

Als de eerste productie installatie gebouwd is kan dit concept herhaald worden (met de opgedane kennis voor versie 2 etc.) op andere locaties. Uit het marktonderzoek is gebleken dat de marktvraag voor deze faciliteiten er op dit moment is, en er zijn hiervoor voldoende logische locaties in Nederland.

Daarna zal op volledige schaal geproduceerd kunnen worden, met een verwachte bruto jaaromzet van omstreeks 5 M€. Dit is per "fabriek". Er zijn verschillende scenario's doorgerekend. Dit is een conservatieve schatting van het economisch potentieel van dit concept, de verwachting is dat er meer zeewier gekweekt kan worden en ook nog soorten met een hogere marktprijs. De verwachting is dat in 2023 er op marktschaal geproduceerd kan worden. Met het schetsen van de pre-commerciële verwerkings apparatuur en het businessplan voor deze apparatuur is aan de zesde en zevende (laatste) projectdoelstelling voldaan. Deze doelen waren:

- Welke pre-commerciële verwerkings apparatuur is daar voor nodig.
- Een businessplan voor deze apparatuur en waardeketen.

Onderbouwing marktprijs *Ulva*

SeaWeed-TECH heeft reeds een aantal strategische partnerships afgesloten met collega telers die op eigen vlak de technologie beheersen van de benodigde hardware als technologieën en know-how hoe op grote schaal de gekozen wieren te kunnen telen. Dit minimaliseert het risico en vergroot de kans van slagen op de door ons eerder aangegeven termijnen. Teven is er ervaring met eerdere verkoop van zeewier aan bedrijven en deze vraag neemt alleen maar toe. De prijs die per 1 mei 2020 betaald wordt hangt af van de kwaliteit en gemeten contaminaties gevonden. Hoe "schoner" het product, hoe hoger de toepassing. Er is geen standaard kiloprijs voor nat, gedroogd, poeder, vlokken of vers bevroren te noemen. Wel een bandbreedte die zich op dit moment bevindt tussen €35 en €50 euro gedroogd is reëel. Groot prijsverschil met nat, want om het wier te drogen en verder te bewerken moet arbeid en machinerie worden opgeteld. Nat, gecentrifugeerd en bevroren wordt het voor tussen €10 en €25 euro de kilo verkocht. Er zit logica in en een businesscase.

Onderbouwing groeisnelheden *Ulva*

Twee van de iniatiefnemer van SeaWeed-TECH waren betrokken bij Ulva teelt op Texel bij het bedrijf Waddenwier. Daar is ervaring opgedaan onder weliswaar ongecontroleerde condities, (Lees: Open betonnen 25m^3 tanks buiten, geen temperatuur controle, groei bij alleen daglicht vanaf het voorjaar de zomer door) Berekeningen hebben geleerd dat met deze 6 tanks van in totaal een watervolume dus van 150m^3 een " growth rate" bereikt werd. Met veel variabelen zoals, voeding en beperkt licht. Deze praktijkervaring heeft geleid tot de onderbouwing van de groeisnelheden.

Herhalings potentieel

In de gehele opbouw en gebruikte componenten van de installatie wordt rekening gehouden dat er op meerdere plekken dergelijke "teelt installaties" kunnen worden opgebouwd om voldoende schaalgrootte te bereiken voor de markttoepassingen. Het meest logisch lijkt nu dat er in de nabijheid van zeewater dergelijke centra worden neergezet. In Fase 0 & 1 kan er nog worden gewerkt met aanvoer van zeewater. Maar de hoeveelheden ervan worden te groot op het moment dat Fase 2 van start gaat. Tevens wordt het zeewater gefilterd en op het moment dat er verversing plaatsvindt zal het schoner terug de zee in lopen dan dat het aankwam. In Fase 0 & 1 zullen wij gebruik maken van een gespecialiseerd bedrijf wat vers zeewater levert aan diverse bedrijfs locaties in de Benelux zoals dierentuinen en aquaria e.d.

Conclusie

Zeewier telen in open water brengt veel uitdagingen met zich mee en hoge kosten. Naast deze zaken kan in open water geteeld wier contaminatie bevatten van allerlei. Dit kan en zal worden uitgesloten met een op landvast businesscase waar jaarrond wier zal worden geteeld onder ideale omstandigheden. Op deze manier kunnen grootzakelijke klanten zeewier en de extracten ervan als grondstof gaan toepassen in producten. Zo, alleen zien wij de toekomst van zeewiertoepassingen een groei doormaken. Met in eerste instantie als focuspunt de “Voedsel” en “Personal care” industrieën.

Afstemming Nationaal Zeewier Programma.

Binnen Nederland en Europa neemt de belangstelling voor zeewier toe. Dit blijkt ook uit het nationale beleid. In dit gedeelte wordt aangegeven waar dit project past in het grotere geheel. Op 1 juni 2019 is de MMIP 12, onderdeel van de nieuwe IKIA's goedgekeurd. (https://topsectoragrifood.nl/wp-content/uploads/2019/10/Kennis-en-Innovatieagenda-Landbouw-Water-Voedsel.pdf). Onderdeel 12D is de grootschalige teelt en verwerking van zeewier op de Noordzee. In dit ambitieuze plan staan een groot aantal onderwerpen benoemt die verder ontwikkeld moeten worden. Een belangrijk onderwerp is het consistente en voorspelbaar krijgen van de kwaliteit van zeewier. Kwaliteit is product afhankelijk en in algemene termen komt het neer op samenstelling van de zeewier en voorspelbare productie hoeveelheden. Op de lange termijn voorzien de TO2 instellingen dat dat bereikt kan worden met het in kaart brengen van de genen van de zeewiersoorten, het veredelen van zeewier en het toepassen van de genetische markers en triggers op de gewenste samenstelling van de zeewier in kwestie.

Echter om aan te tonen dat met een zeewier van constante kwaliteit geld te verdienen is, voorziet Seaweed-TECH in het kweken van vegetatief voortgeplant zeewier van de gewenste kwaliteit op land en onder gecontroleerde (vaste) omstandigheden. Hiermee kan zowel de marktimplementatie als de ontwikkeling mee versneld worden. Door aan te tonen dat hier marktbehoefte aan is wordt nl. ook focus in het ontwikkelingswerk aangebracht.

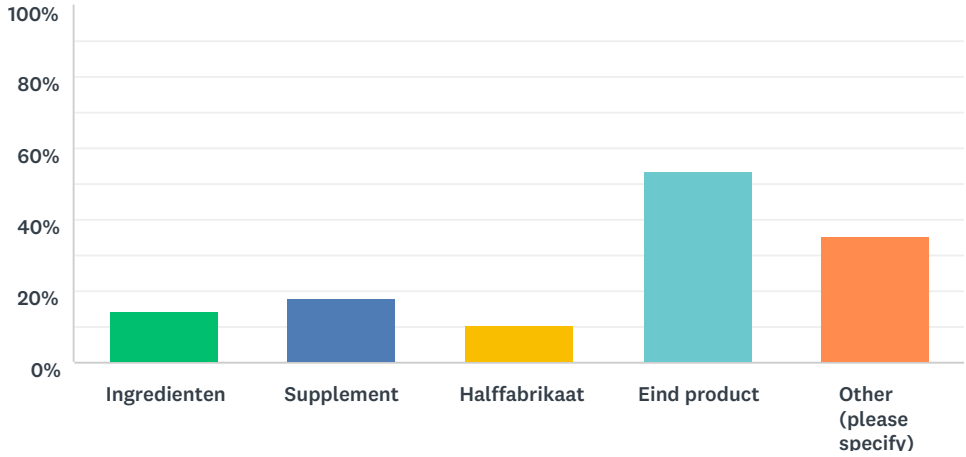
Begin 2020 is de zogenaamde MOOI regeling van start gegaan. Dit beoogt de ideeën van de MMIP's tot concrete ontwikkelings trajecten te vertalen.
https://www.rvo.nl/actueel/nieuws/nieuwe-regeling-mooi-brengt-klimaatdoelen-dichterbij
De TO2 instelling is verzocht om voor 1 april 2020 met een MOOI achtig plan te komen gebaseerd op de MMIP 12D. De TO2 instellingen zijn voornemens om de marktpartijen zoals Hortimare, Seaweed-TECH etc. hier uitdrukkelijk in mee te nemen en goede afstemming te borgen met de provinciale initiatieven zoals Plantaardige Biomassa Uit Zee.

Het grotere perspectief van het TNO zeewierlab kan geschetst worden aan de hand van het H2020 sub-programma "Open Innovation Test Beds". Een voorbeeld hiervan is "Open Innovation Test Beds for nano-enabled bio-based materials (IA)",
https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/topic-details/dt-nmbp-04-2020.
Dit geeft duidelijk aan dat er een behoefte aan onafhankelijk validatie en ontwikkeling binnen de EU is geïdentificeerd. Het proces ontwikkel gedeelte van Seaweed-TECH past goed binnen dit gedachtengoed.

Tevens loopt er een actie van de TO2 instellingen om het gedachtengoed van de MMIP12D te borgen in Horizon Europe en de daaraan gelieerde programma's zoals EFRO, INTERREG en dergelijke. Er zijn zowel door de TO2 instellingen als b.v. bedrijven als Hortimare geregeld gesprekken om tot aan coherent EU, nationaal en lokaal zeewier ontwikkelings gedachtengoed te komen.

Q1 Voor welke activiteiten verwerkt uw bedrijf zeewier?

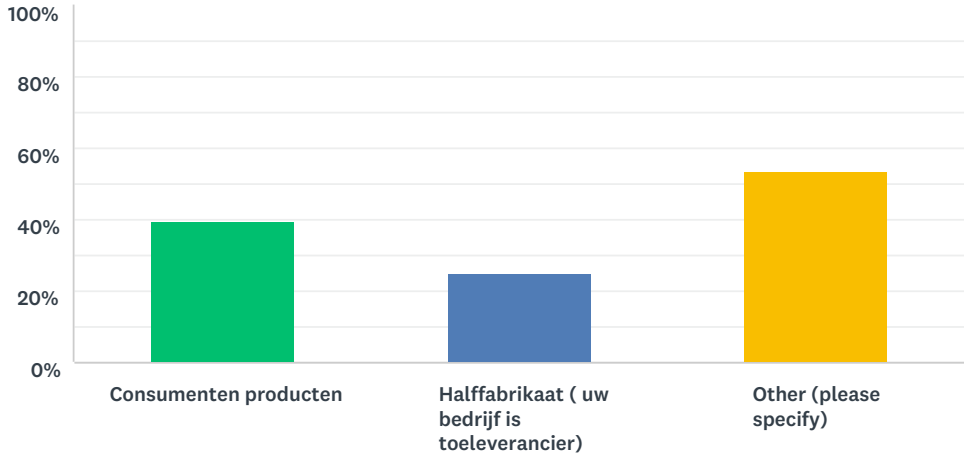
Answered: 28 Skipped: 0



ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Ingredienten	14.29%	4
Supplement	17.86%	5
Halffabrikaat	10.71%	3
Eind product	53.57%	15
Other (please specify)	35.71%	10
Total Respondents: 28		

Q2 Met welk doel worden deze zeewieren gebruikt binnen uw bedrijf?

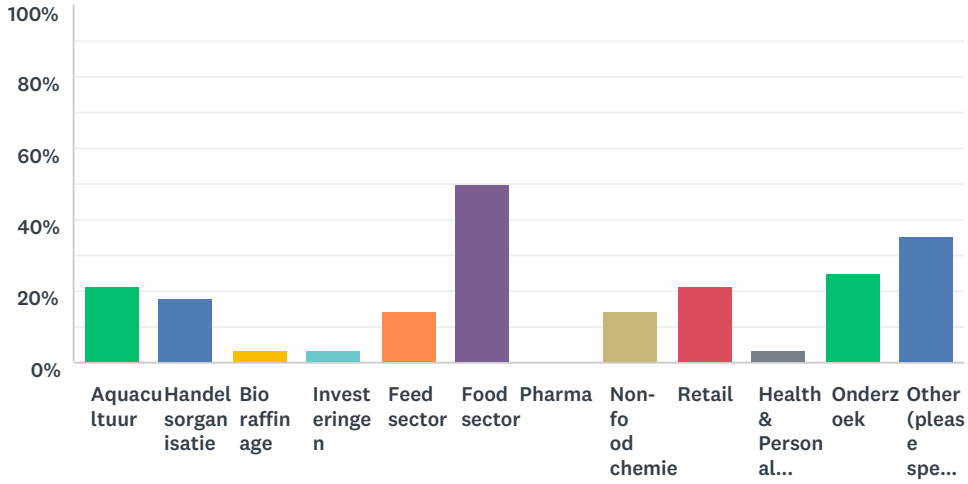
Answered: 28 Skipped: 0



ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Consumenten producten	39.29%	11
Halffabrikaat (uw bedrijf is toeleverancier)	25.00%	7
Other (please specify)	53.57%	15
Total Respondents: 28		

Q3 In welke sector(en) is uw bedrijf actief betrokken rondom zeewieren?

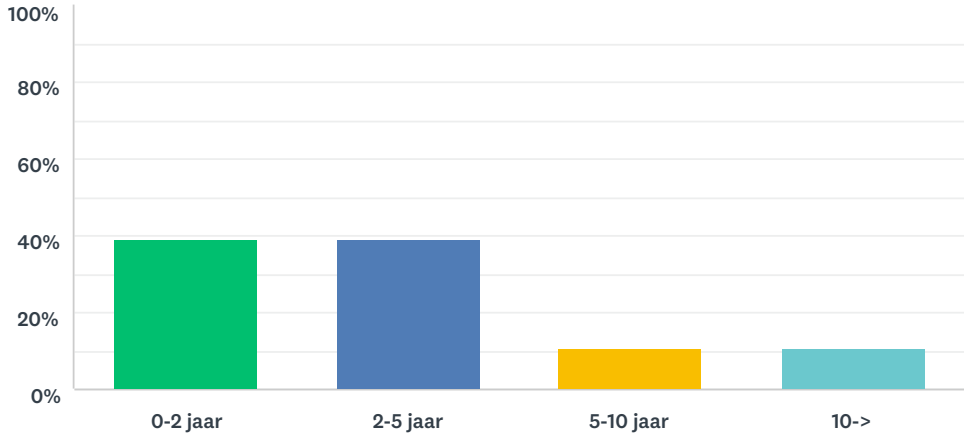
Answered: 28 Skipped: 0



ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Aquacultuur	21.43%	6
Handelsorganisatie	17.86%	5
Bio raffinage	3.57%	1
Investeringen	3.57%	1
Feed sector	14.29%	4
Food sector	50.00%	14
Pharma	0.00%	0
Non-food chemie	14.29%	4
Retail	21.43%	6
Health & Personal care	3.57%	1
Onderzoek	25.00%	7
Other (please specify)	35.71%	10
Total Respondents: 28		

Q4 Hoe lang werkt uw bedrijf reeds met zeewieren?

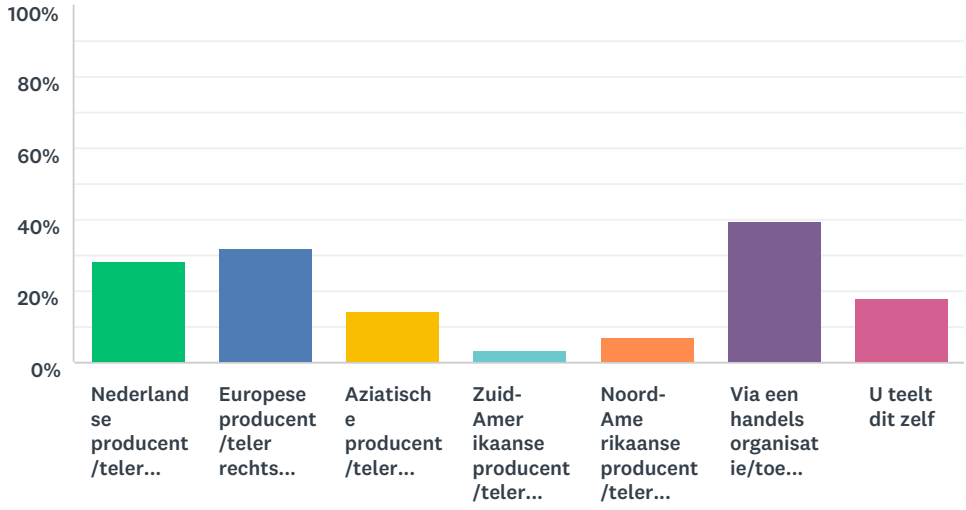
Answered: 28 Skipped: 0



ANSWER CHOICES	RESPONSES	
0-2 jaar	39.29%	11
2-5 jaar	39.29%	11
5-10 jaar	10.71%	3
10->	10.71%	3
TOTAL		28

Q5 Op welke manier betrekt uw bedrijf zeewier op dit moment?

Answered: 28 Skipped: 0



ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Nederlandse producent/teler rechtstreeks	28.57%	8
Europese producent/teler rechtstreeks	32.14%	9
Aziatische producent/teler rechtstreeks	14.29%	4
Zuid-Amerikaanse producent/teler rechtstreeks	3.57%	1
Noord-Amerikaanse producent/teler rechtstreeks	7.14%	2
Via een handels organisatie/toeleverancier	39.29%	11
U teelt dit zelf	17.86%	5
Total Respondents: 28		

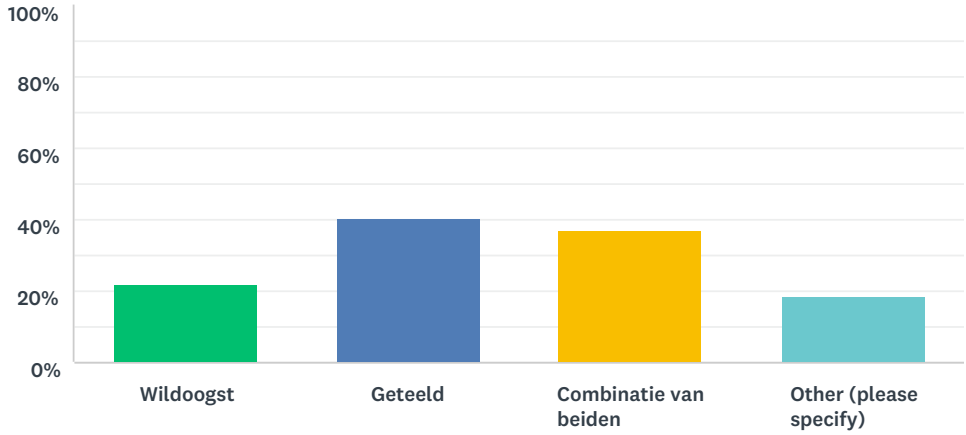
Q6 Kunt u ons uw huidige leveranciers aangeven?

Answered: 10 Skipped: 18

ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Type zeewier + Zelf invullen	100.00%	10
Type zeewier + Zelf invullen	50.00%	5
Type zeewier + Zelf invullen	40.00%	4
Type zeewier + Zelf invullen	20.00%	2

Q7 Het zeewier wat uw bedrijf nu betrekt is dit:

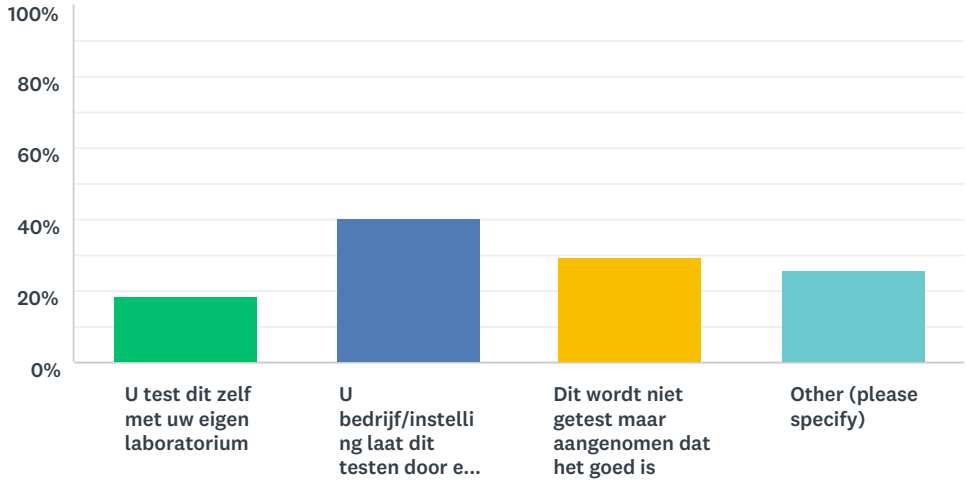
Answered: 27 Skipped: 1



ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Wildoogst	22.22%	6
Geteeld	40.74%	11
Combinatie van beiden	37.04%	10
Other (please specify)	18.52%	5
Total Respondents: 27		

Q8 Hoe bepaald u consistent de kwaliteit van het door uw bedrijf aangeschafte zeewier?

Answered: 27 Skipped: 1



ANSWER CHOICES	RESPONSES	
U test dit zelf met uw eigen laboratorium	18.52%	5
U bedrijf/instelling laat dit testen door een extern bureau/lab	40.74%	11
Dit wordt niet getest maar aangenomen dat het goed is	29.63%	8
Other (please specify)	25.93%	7
Total Respondents: 27		

Q9 Naar welke exacte toepassing bent u of uw bedrijf op zoek met het door u gebruikte zeewier?

Answered: 20 Skipped: 8

Q10 Welke zorgen heeft uw bedrijf rond de toepassing en verwerking van zeewier?

Answered: 22 Skipped: 6

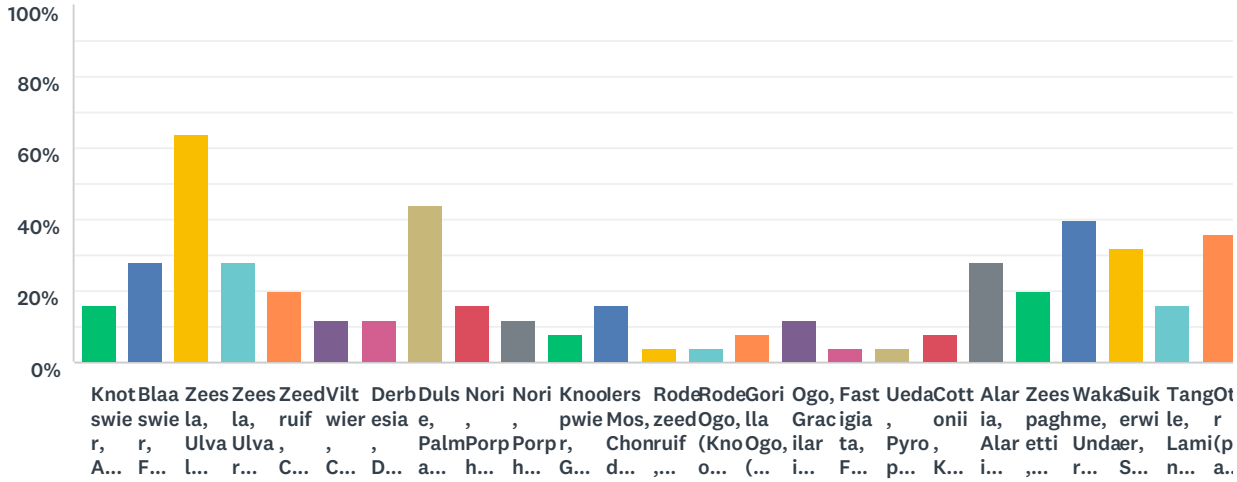
Q11 Met welke zeewieren en wat voor volume op jaarbasis werkt uw bedrijf normaliter?

Answered: 13 Skipped: 15

ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Zelf invullen + volume (droog gewicht)	100.00%	13
Zelf invullen + volume (droog gewicht)	46.15%	6
Zelf invullen + volume (droog gewicht)	23.08%	3
Zelf invullen + volume (droog gewicht)	7.69%	1

Q12 Met welke zeewiersoorten in de onderstaande lijst zou u graag willen werken in de nabije toekomst?

Answered: 25 Skipped: 3

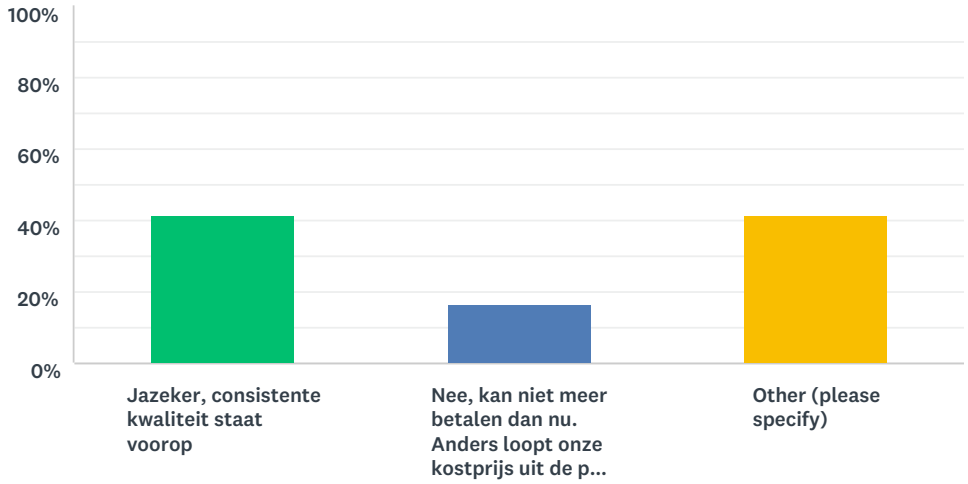


ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Knotswier, Ascophyllum nodosum, Bruinwier, Feed/Jodium/Antioxidanten/Health & Personal care	16.00%	4
Blaaswier, Fucus vesiculosus, Bruinwier, Antioxidanten/Food/Health & Personal care	28.00%	7
Zeesla, Ulva lactuca, Groenwier, Food/Feed/rijk aan eiwit	64.00%	16
Zeesla, Ulva rigida, Groenwier, Food/Feed/rijk aan eiwit	28.00%	7
Zeedruif, Caulerpa lentillifera, Groenwier, Food	20.00%	5
Viltwier, Codium tomentosum, Groenwier, Food/Polusaccharides	12.00%	3
Derbesia, Derbesia tenuissima, Groenwier, Food/vetzuren/vezels	12.00%	3
Dulse, Palmaria palmata, Roodwier, Food/Feed/rijk aan eiwit	44.00%	11
Nori, Porphyra dioica, Roodwier, Food	16.00%	4
Nori, Porphyra umbilicalis, Roodwier, Food	12.00%	3
Knoopwier, Gracilaria gracilis, Roodwier, Food/Feed	8.00%	2
Iers Mos, Chondrus crispus, Roodwier, Food/carrageenan (bindmiddel)	16.00%	4
Rode zeedruif, Botryocladia, Roodwier, Food	4.00%	1
Rode Ogo, (Knoopwier) Gracilaria pacifica, Roodwier, Agar-agar/Feed	4.00%	1
Gorilla Ogo, (Knoopwier) Gracilaria salicornia, Roodwier, Agar-agar/Feed	8.00%	2
Ogo, Gracilaria parvispora Roodwier, Agar-agar/Food	12.00%	3
Fastigiata, Furcellaria lumbricalis, Roodwier, Carrageenan (bindmiddel)	4.00%	1
Ueda, Pyropia Yezoensis, Roodwier, Food/antioxidanten	4.00%	1
Cottonii, Kappaphycus sp., Roodwier, Carrageenan (bindmiddel)	8.00%	2
Alaria, Alaria esculenta, Bruinwier, Vetzuren/antioxidanten/Health & Personal care	28.00%	7

Zeespaghetti, Himanthalia elongata, Bruinwier, Food	20.00%	5
Wakame, Undaria pinnatifida, Bruinwier, Food/Health & Personal care	40.00%	10
Suikerwier, Saccharina latissima, Bruinwier, Food/alginaten/bioplastics	32.00%	8
Tangle, Laminaria hyperborea, Bruinwier, Alginaten/bioplastics	16.00%	4
Other (please specify)	36.00%	9
Total Respondents: 25		

Q13 Zou uw bedrijf een meerprijs kunnen betalen mits het product zeewier in combinatie met het productieproces een certificering met zich meebrengt?

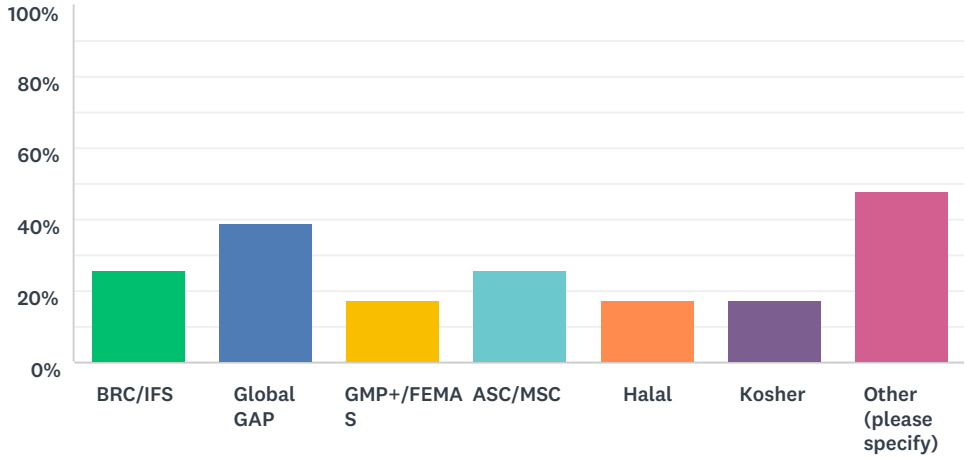
Answered: 24 Skipped: 4



ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Jazeker, consistente kwaliteit staat voorop	41.67%	10
Nee, kan niet meer betalen dan nu. Anders loopt onze kostprijs uit de pas en daarmee de verkoopprijs van ons product	16.67%	4
Other (please specify)	41.67%	10
TOTAL		24

Q14 Welke certificering methodes en welke standaard zou u dan het liefst zien?

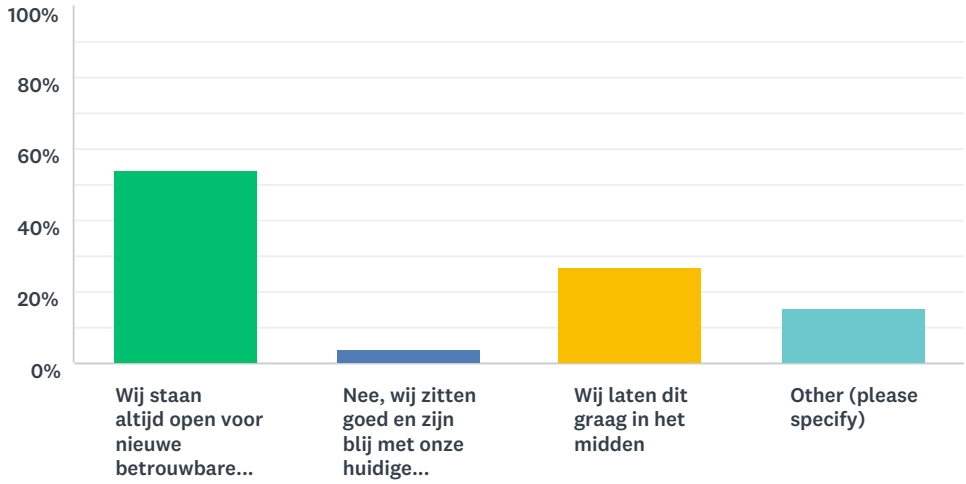
Answered: 23 Skipped: 5



ANSWER CHOICES	RESPONSES	
BRC/IFS	26.09%	6
Global GAP	39.13%	9
GMP+/FEMAS	17.39%	4
ASC/MSC	26.09%	6
Halal	17.39%	4
Kosher	17.39%	4
Other (please specify)	47.83%	11
Total Respondents: 23		

Q15 Als u interesse heeft in hoge consistente kwaliteit zeewier. Zou u dan overwegen om van leverancier te wisselen en levering contract willen afsluiten?

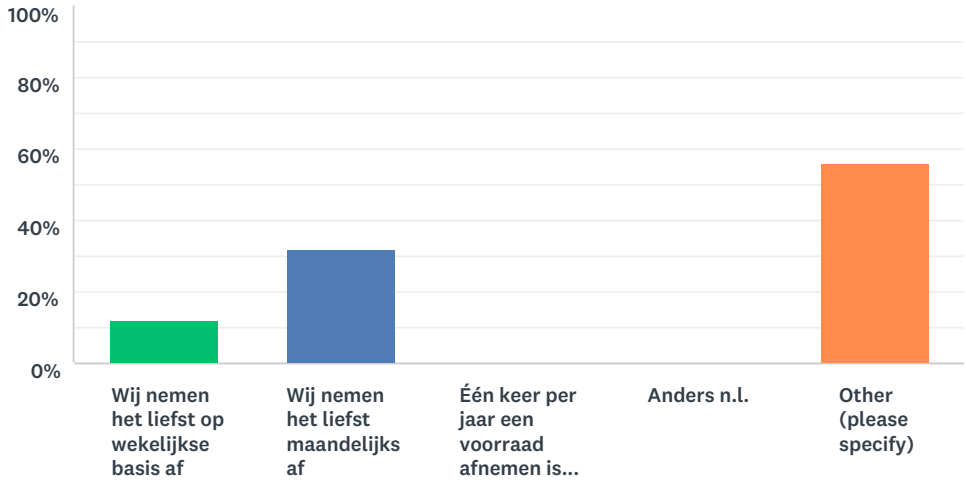
Answered: 26 Skipped: 2



ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Wij staan altijd open voor nieuwe betrouwbare leveranciers	53.85%	14
Nee, wij zitten goed en zijn blij met onze huidige leverancier	3.85%	1
Wij laten dit graag in het midden	26.92%	7
Other (please specify)	15.38%	4
TOTAL		26

Q16 Zeewier is vooralsnog een seizoensgebonden product, zou uw bedrijf interesse hebben om het hele jaar consistent beleverd te willen worden met één soort?

Answered: 25 Skipped: 3



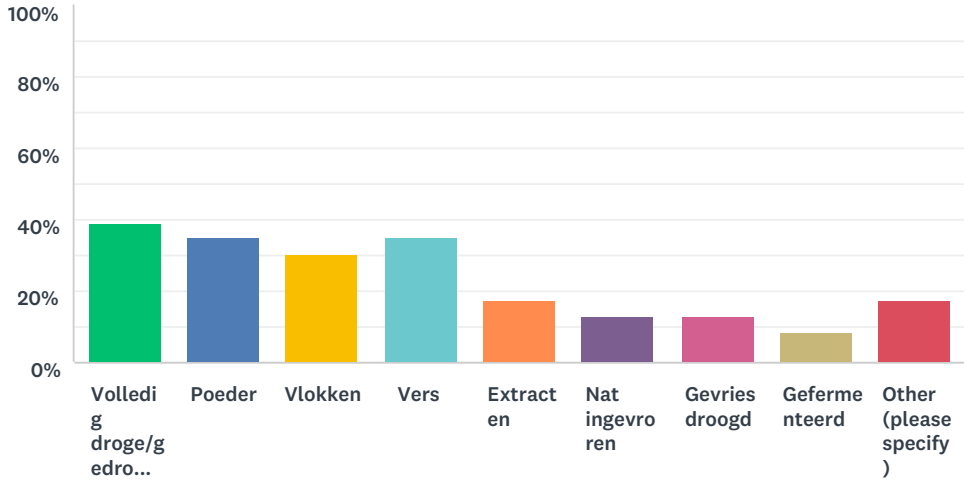
ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Wij nemen het liefst op wekelijkse basis af	12.00%	3
Wij nemen het liefst maandelijks af	32.00%	8
Één keer per jaar een voorraad afnemen is voor ons voldoende	0.00%	0
Anders n.l.	0.00%	0
Other (please specify)	56.00%	14
TOTAL		25

Q17 Welke verpakkingseenheid zou u preferen? Bijvoorbeeld per 1KG, 500KG, 1000KG

Answered: 21 Skipped: 7

Q18 Als u zeewier afneemt, in wat voor vorm heeft u dit dan het liefst?

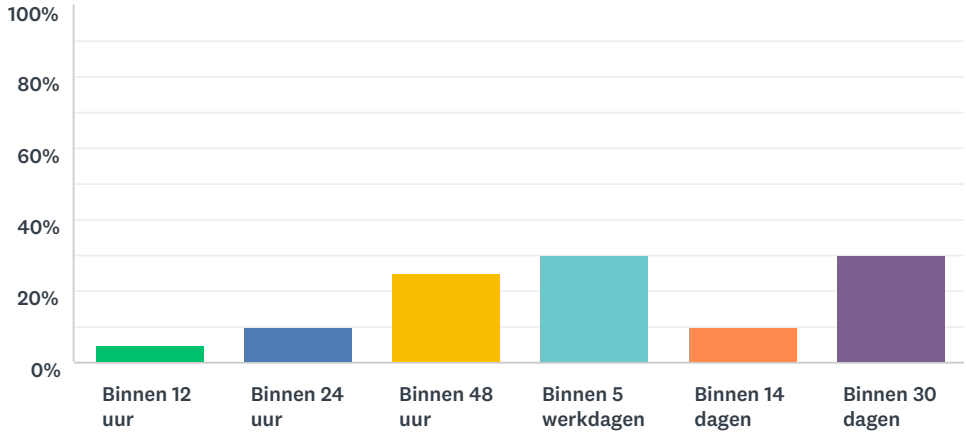
Answered: 23 Skipped: 5



ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Volledig droge/gedroogde stof	39.13%	9
Poeder	34.78%	8
Vlokken	30.43%	7
Vers	34.78%	8
Extracten	17.39%	4
Nat ingevroren	13.04%	3
Gevriesdroogd	13.04%	3
Gefermenteerd	8.70%	2
Other (please specify)	17.39%	4
Total Respondents: 23		

Q19 Wat is uw gewenste leadtime?

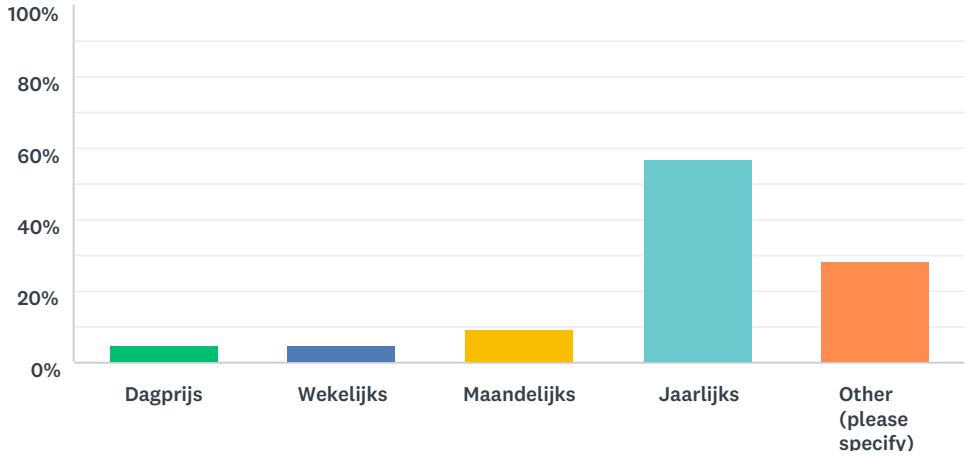
Answered: 20 Skipped: 8



ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Binnen 12 uur	5.00%	1
Binnen 24 uur	10.00%	2
Binnen 48 uur	25.00%	5
Binnen 5 werkdagen	30.00%	6
Binnen 14 dagen	10.00%	2
Binnen 30 dagen	30.00%	6
Total Respondents: 20		

Q20 Voor welke periode wenst u prijzen vast te leggen?

Answered: 21 Skipped: 7



ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Dagprijs	4.76%	1
Wekelijks	4.76%	1
Maandelijks	9.52%	2
Jaarlijks	57.14%	12
Other (please specify)	28.57%	6
Total Respondents: 21		

Q21 Zodra wij dit onderzoek hebben afgerond, dan kunnen wij onze conclusies met u delen. Bent u of uw bedrijf hierin geïnteresseerd?

Answered: 26 Skipped: 2



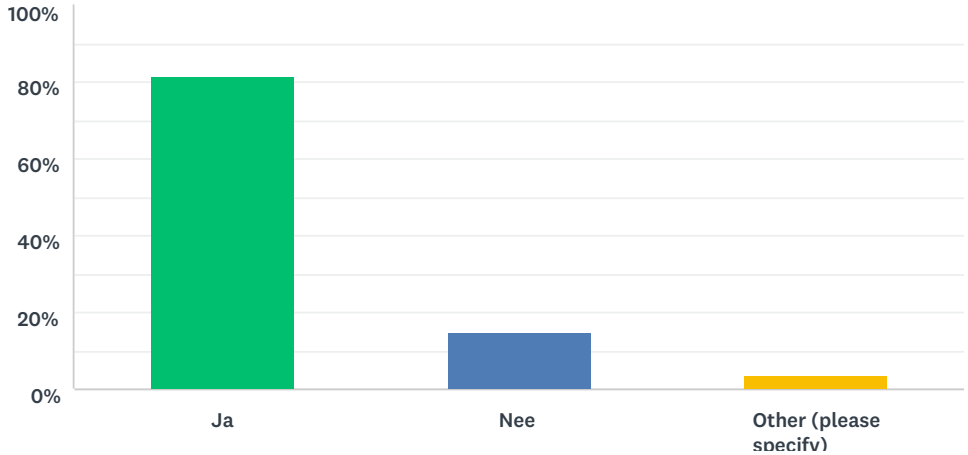
ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Ja	100.00%	26
Nee	0.00%	0
Misschien	0.00%	0
Other (please specify)	0.00%	0
TOTAL		26

Q22 Heeft u verder opmerkingen/suggesties voor een consortium wat op land in grote tanks grootschalig zeewieren wil gaan telen? Zijn wij iets vergeten te vragen? Zoekt u verder contact?

Answered: 6 Skipped: 22

Q23 Mogen wij u op onze mailing list plaatsen en aangeven dat u een geïnteresseerde bent in de toekomst van onze te telen zeewieren?

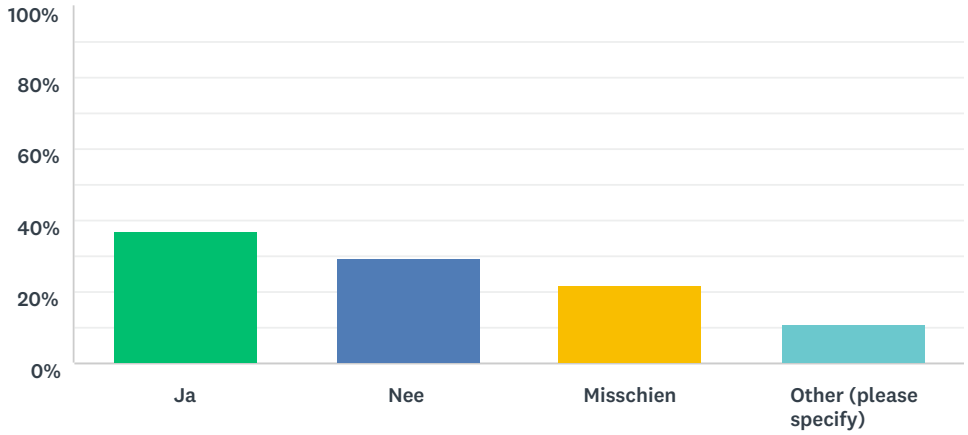
Answered: 27 Skipped: 1



ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Ja	81.48%	22
Nee	14.81%	4
Other (please specify)	3.70%	1
TOTAL		27

Q24 Zou u of uw bedrijf betrokken willen zijn bij het opzetten van een dergelijk grote productie van zeewieren op land onder gecontroleerde omstandigheden?

Answered: 27 Skipped: 1



ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Ja	37.04%	10
Nee	29.63%	8
Misschien	22.22%	6
Other (please specify)	11.11%	3
TOTAL		27

Q25 Vervolg vraag 24 Op welke manier zou u of uw bedrijf een bijdrage kunnen/willen leveren bij het opzetten van een dergelijk initiatief?

Answered: 11 Skipped: 17

Financial prognose Seaweed Valley (SWV)

1/17/2020 13:09:

This prognose is based on market study, investment plan and cost indicators, as worked out in the business plan.

This sheet gives a total overview of the financials for the pilotscale as a tool to work with and work out more details of the businessplan and investmentproposal.

All the numbers used are based on assumptions of which most are based on previous experience and common sense.

Per subject this is worked out.

The purpose of this pilotscale is to work towards plantscale which should be profitable.

Turnover

The turnover of SWV is under the influence of 3 main aspects:

- market potential
- production potential
- marketprice

In this prognose we are caculating with a the production potential combined with a premium market price due to certification of process & products

The turnover is based on previous experience of growing seaweed under controlled conditions outside. Postive effects of an controlled temperature and lighting are not taken into account yet.

Investment

An investement estimation for the pilot is compiled. On some values we are still awaiting the final offers. For this moment an extra 25% for unforeseen spendings is added to the investment estimation.

Profit and loss

Salaries and staffing

And estimation of the needed staff is made in FTE per functionality						
Per function a normal gross salary is estimated.						
For social security charges 30% of the salaries are calculated.						
For higher management a " management fees" is calculated.						
Deprecation						
The investmentcosts will give depreciation costs.						
The investment in bassins, pumps, lighting etc. are depreciated over 10 years.						
The investment in processing machines and other measures and office are depreciated in 5 years.						
Other costs						
For the other costs a rough estimation is made in 5 differtent sort of costs:						
Personel expenses						
Housingcosts						
Cost of sales						
Transportation						
General costs						
Scenario's						
The P&L is worked out in 3 scenario's:						
- Base scenario contains the most precise estimation of turnover and costs						
- The low scenario is based on the same costs, only the turnover is reduced with 25%						
- The high scenario is based on the same costs, only the turnover is raised with 25%						

Turnover SWV	m3	months	kg/m3/month	kg	price	turnover
1/17/2020 13:09:					€ 30	
2020						
Phase 1	100	9	2	1,800	€ 30	€ 54,000
Phase 2	400	3	2	2,400	€ 30	€ 72,000
	500					€ 126,000
2021						
Phase 1	100	9	2	1,800	€ 30	€ 54,000
Phase 2	400	9	2	7,200	€ 30	€ 216,000
Phase 3	500	5	2	5,000	€ 30	€ 150,000
	1,000					€ 420,000
2022						
Phase 1	100	9	2	1,800	€ 30	€ 54,000
Phase 2	400	9	2	7,200	€ 30	€ 216,000
Phase 3	500	9	2	9,000	€ 30	€ 270,000
	1,000					€ 540,000
Plant scale						
Phase 1	5,000	9	2	90,000	€ 30	€ 2,700,000
Phase 2	5,000	9	2	90,000	€ 30	€ 2,700,000
	10,000					€ 5,400,000

Investment budget SWV			**estimate**
1/17/2020 13:09:			
Investment installation Pilot phase I (2020 Q1):			
Tanks (100 m3 total)			€ 50,000
Plumbing			€ 40,000
Preparations building site			€ 30,000
Technical design			€ 10,000
Led lighting			€ 20,000
Subtotal			*€ 150,000*
Unforeseen	25%		€ 37,500
			€ 187,500
Investment installation Pilot phase II (2020 Q3):			
Tanks (500m3 total)			€ 35,000
Plumbing			€ 25,000
Preparations building site			€ 20,000
Technical design			€ 5,000
Led lighting			€ 30,000
Subtotal			*€ 115,000*
Unforeseen	25%		€ 28,750
			€ 143,750
Investment installation Pilot phase III (2021 Q1):			
Tanks (1000m3 total)			€ 35,000
Plumbing			€ 25,000
Preparations building site			€ 20,000
Technical design			€ 5,000
Led lighting			€ 30,000
Subtotal			*€ 115,000*
Unforeseen	25%		€ 28,750
			€ 143,750

Processing Space (2020 Q2)			
Spindryers			€ 20,000
Ovens			€ 10,000
Tiles			€ 10,000
General			€ 15,000
Subtotal			*€ 55,000*
Unforeseen	25%		€ 13,750
			€ 68,750
Office (2020 Q1)			
Office cabin			€ 13,000
Office equipment			€ 2,000
Subtotal			*€ 15,000*
Unforeseen	25%		€ 3,750
			€ 18,750
Total			**€ 562,500**

Profit & Loss SWV		2020 base	2021 base	2022 base	2020 low	2021 low	2022 low	2020 high	2021 high	2022 high	Plantscale
1/17/2020 13:09:		€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
Turnover		126,000	420,000	540,000	94,500	315,000	405,000	157,500	525,000	675,000	5,400,000
Purchasing	10%	12,600	42,000	54,000	9,450	31,500	40,500	15,750	52,500	67,500	540,000
Gross margin		**113,400**	**378,000**	**486,000**	**85,050**	**283,500**	**364,500**	**141,750**	**472,500**	**607,500**	**4,860,000**
Salaries and staffing		257,000	302,500	342,150	257,000	302,500	342,150	257,000	302,500	342,150	737,000
Deprecation		28,542	61,406	65,000	28,542	61,406	65,000	28,542	61,406	65,000	562,500
Other costs		134,000	159,500	174,550	134,000	159,500	174,550	134,000	159,500	174,550	749,000
Operating costs		**419,542**	**523,406**	**581,700**	**419,542**	**523,406**	**581,700**	**419,542**	**523,406**	**581,700**	**2,048,500**
Operating result		**-306,142**	**-145,406**	**-95,700**	**-334,492**	**-239,906**	**-217,200**	**-277,792**	**-50,906**	**25,800**	**2,811,500**
Interest											
		-306,142	**-145,406**	**-95,700**	**-334,492**	**-239,906**	**-217,200**	**-277,792**	**-50,906**	**25,800**	**2,811,500**
Corporate tax	19%	-58,167	-27,627	-18,183	-63,553	-45,582	-41,268	-52,780	-9,672	4,902	534,185
Net result		**-247,975**	**-117,779**	**-77,517**	**-270,938**	**-194,324**	**-175,932**	**-225,011**	**-41,234**	**20,898**	**2,277,315**

Notes to P&L SWV		2020			2021			2022			Plant		
1/17/2020 13:09:33				€									
Salaris and staffing		*FTE*	*salary FTE*	*amount*	*FTE*	*salary FTE*	*amount*	*FTE*	*salary FTE*	*amount*	*FTE*	*salary FTE*	*amount*
Production		0.5	25,000	12,500	1	25,000	25,000	1	25,000	25,000	5	25,000	125,000
Processing		0.5	25,000	12,500	1	25,000	25,000	1	25,000	25,000	3	25,000	75,000
Distribution		0.2	25,000	5,000	0.2	25,000	5,000	0.5	25,000	12,500	2	25,000	50,000
Plant management		0.5	30,000	15,000	0.5	30,000	15,000	0.5	30,000	15,000	2	30,000	60,000
Cultivation specialist		0.5	50,000	25,000	0.7	50,000	35,000	1	50,000	50,000	2	50,000	100,000
Sales/back office		0.5	40,000	20,000	0.5	40,000	20,000	0.7	40,000	28,000	2	40,000	80,000
		2.7		*90,000*	*3.9*		*125,000*	*4.7*		*155,500*	*16*		*490,000*
Social security charges	30%			27,000			37,500			46,650			147,000
General management (fee)				140,000			140,000			140,000			100,000
Total salaries and staffing				**257,000**			**302,500**			**342,150**			**737,000**
Depreciation		*%*	*months*	*amount*	*%*	*months*	*amount*	*%*	*months*	*amount*	*%*	*months*	*amount*
Investment Phase 1	€ 187,500	10%	9	€ 14,063	10%	12	€ 18,750	10%	12	€ 18,750	100%	12	€ 187,500
Investment Phase 2	€ 143,750	10%	4	€ 4,792	10%	12	€ 14,375	10%	12	€ 14,375	100%	12	€ 143,750
Investment Phase 3	€ 143,750	10%		€ 0	10%	9	€ 10,781	10%	12	€ 14,375	100%	12	€ 143,750
Processing	€ 68,750	20%	6	€ 6,875	20%	12	€ 13,750	20%	12	€ 13,750	100%	12	€ 68,750
Office	€ 18,750	20%	9	€ 2,813	20%	12	€ 3,750	20%	12	€ 3,750	100%	12	€ 18,750
				€ 28,542			**€ 61,406**			**€ 65,000**			**€ 562,500**
Other costs													
Staff expenses	*10%*			*9,000*			*12,500*			*15,550*			*49,000*
Housing costs													
Rent				20,000			22,000			24,000			150,000
Energy				15,000			20,000			20,000			100,000
Other housing costs				10,000			10,000			10,000			50,000
				45,000			*52,000*			*54,000*			*300,000*
Costs of sales													

Promotion				40,000				40,000				40,000				200,000
Travel expenses				5,000				15,000				20,000				50,000
				45,000				*55,000*				*60,000*				*250,000*
Transportation				*15,000*				*15,000*				*15,000*				*50,000*
General costs				*20,000*				*25,000*				*30,000*				*100,000*
Total other costs				**134,000**				**159,500**				**174,550**				**749,000**

Cash flow SWV	**2020 base**	**2021 base**	**2022 base**		**2020 low**	**2021 low**	**2022 low**		**2020 high**	**2021 high**	**2022 high**	
1/17/2020 13:09:	**€**	**€**	**€**		**€**	**€**	**€**		**€**	**€**	**€**	
Net result	-247,975	-117,779	-77,517		-270,938	-194,324	-175,932		-225,011	-41,234	20,898	
Depreciation	28,542	61,406	65,000		28,542	61,406	65,000		28,542	61,406	65,000	
Cash flow	*-219,433*	*-56,373*	*-12,517*		*-242,397*	*-132,918*	*-110,932*		*-196,470*	*20,172*	*85,898*	
Investment	-418,750	-143,750			-418,750	-143,750			-418,750	-143,750		
Changes in debitors	-7,260	-7,260	0		-7,260	-7,260			-7,260	-7,260		
Changes in creditors	19,398	8,457	7,403		19,398	8,457	7,403		19,398	8,457	7,403	
Deferred taxes	-58,167	-27,627	-18,183		-63,553	-45,582	-41,268		-52,780	-9,672	4,902	
	-464,779	*-170,180*	*-10,780*		*-470,165*	*-188,135*	*-33,865*		*-459,392*	*-152,225*	*12,305*	
Cash movement	**-684,212**	**-226,553**	**-23,297**	**-934,062**	**-712,562**	**-321,053**	**-144,797**	**-1,178,412**	**-655,862**	**-132,053**	**98,203**	**-689,712**

Balancesheet SWV	**Opening**	**31-12-2020**	**31-12-2021**	**31-12-2022**
1/17/2020 13:09:	**€**	**€**	**€**	**€**
Assets				
Fixed assets				
Tangible fixes assets		390,208	472,552	407,552
	0	*390,208*	*472,552*	*407,552*
Current assets				
Debitors		7,260	14,520	14,520
Taxes		58,167	85,794	103,977
Other current assest				
Liquid assets	1,000,000	315,788	89,235	65,938
	1,000,000	*381,215*	*189,549*	*184,435*
Total assets	**1,000,000**	**771,423**	**662,101**	**591,987**
Liabilties				
Equity capital				
Share equity	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
Other reserves		-247,975	-365,754	-443,271
	1,000,000	*752,025*	*634,246*	*556,729*
Long term debts				
Short term debts				
Creditors		19,398	27,855	35,258
Current account				
Taxes				
Other short term debts				

		0	*19,398*	*27,855*	*35,258*
Total liabilites		**1,000,000**	**771,423**	**662,101**	**591,987**

M 62 09-11

Noord-Holland D66

VVD Statenfractie

AANGENOMEN

Motie zeewier als energiebron

De Provinciale Staten van Noord-Holland bijeen op 9 november 2015,
hebben kennisgenomen van de statenvoordracht 70: Begroting 2016 en Memorie van Antwoord

constateert dat:

- het Europese At Sea Project recent heeft geresulteerd in de ontwikkeling van geavanceerde technologie voor technische haalbare en economisch rendabele teelt van zeewier in Europa;
- onderzoekers van ECN stellen dat met de productie van zeewier op de Noordzee over tien tot twintig jaar evenveel duurzame energie kan worden geproduceerd als met windmolens in 2020;
- de Stichting Noordzeeboerderij in juni succesvol de eerste kilo's heeft geoogst 12 kilometer uit de kust van Texel;

overwegen dat:

- zeewierteelt inmiddels erkend wordt als een belangrijke toekomstige bron van bio-energie en hernieuwbare grondstoffen, chemicaliën en producten;
- zeewierteelt kansen biedt voor groene groei: duurzame economische ontwikkeling en verbreding visserijsector;
- zeewierteelt past in de prioriteit "koolstofarme economie" van het Kansen voor West II programma;

zijn van mening dat:

- de kansen voor zeewierteelt in de provincie Noord-Holland benut moeten worden;

dragen het college op:

- te onderzoeken welke mogelijkheden er vanuit Noord-Holland zijn voor + ecolog zeewierteelt;
- alles in het werk te stellen om de kennis beschikbaar te stellen, duurzame initiatieven te bundelen en lokale partnerschappen te organiseren;
- deze vorm van duurzame energieproductie mee te nemen bij het opstellen van de beleidsagenda energietransitie;

en gaan over tot de orde van de dag.

D66 Noord-Holland

Ilse Zaal

Suzanne Klaassen

VVD

Petra v. Hooijdonk

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	5035
Extern Zaak ID	1521573
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	8
Omschrijving	Juridische Zaken: Statenvoordracht Verordening elektronische publicaties (A-agenda EFB 18-1-2021)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

De provincie wil kennisgevingen en mededelingen zoveel mogelijk langs digitale weg publiceren. Nu gebeurt dat nog via advertenties in huis-aan-huisbladen of regionale bladen. Na inwerkingtreding van de verordening kunnen berichten uitsluitend worden gepubliceerd op www.officielebekendmakingen.nl. Inwoners van Noord-Holland kunnen zich bij deze site aanmelden om automatisch e-mails te ontvangen met berichten van de provincie over hun buurt. Hierdoor zullen de inwoners gemakkelijker worden bereikt.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr. R. Sierra Perez
CZ/JZ

Telefoonnummer +31235145094
sierrar@noord-holland.nl

Verzenddatum

26 NOV. 2020

Kenmerk
1521573/1521622

Uw kenmerk

Betreft: Verordening elektronische publicaties

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over de vaststelling van de Verordening elektronische publicaties Noord-Holland 2021.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Statenvoordracht met ontwerpbesluit

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

2020

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, [datum]

Onderwerp: Verordening elektronische publicaties Noord-Holland 2021

Kenmerk: 1521573/1521608

Bijlagen:

- **Ontwerpbesluit tot vaststelling van de Verordening elektronische publicaties Noord-Holland 2021**

1. Inleiding

De inwerkingtreding van de Wet elektronische publicaties (Wep) was voorzien op 1 januari 2021 maar is uitgesteld. Deze wet omvat een wijziging van de Bekendmakingswet en andere wetten in verband met de elektronische publicatie van algemene bekendmakingen, mededelingen en kennisgevingen.

Met de Wep wordt de verplichting voor bestuursorganen om kennisgevingen van (voorgenomen) besluiten te publiceren in huis-aan-huisbladen vervangen door een verplichting elektronisch te publiceren in het officiële publicatieblad, het provinciaal blad.

Het doel van de Wep is het vergroten van de toegankelijkheid en vindbaarheid van (voorgenomen) overheidsbesluiten. Oorspronkelijk zou de Wep in werking treden op 1 januari 2021. De inwerkingtreding is in verband met de coronacrisis uitgesteld.

Onder de huidige wetgeving is het ook al mogelijk om een deel van de kennisgevingen reeds digitaal te publiceren. Kennisgeven is in de Algemene wet bestuursrecht de algemene term voor diverse vormen van het naar buiten brengen van besluiten en andere documenten zodat alle potentieel geïnteresseerden, zoals burgers, daar effectief kennis van kunnen nemen.
Deze wettelijke mogelijkheid kan worden benut, indien Provinciale Staten hiertoe door middel van een verordening besluiten.

2. Doelstelling

Het doel van deze Verordening elektronische publicaties Noord-Holland 2021 is publicatie langs (uitsluitend) elektronische weg (via www.officielebekendmakingen.nl) per direct mogelijk te maken. Naast een betere bereikbaarheid van de inwoners van Noord-Holland levert de verordening een aanzienlijke kostenbesparing op. Door middel van een abonnement kunnen

inwoners ervoor zorgen dat zij automatisch berichten ontvangen per e-mail zodra een dergelijk bericht ziet op hun directe woonomgeving.

Dankzij de vaststelling van deze verordening kan reeds worden gestart met het elektronisch publiceren van kennisgevingen van (voorgenomen) besluiten van de provincie Noord-Holland. Hieronder vallen ook besluiten die door de omgevingsdiensten in mandaat worden genomen.

De verordening vervalt op het moment dat de Wep in werking treedt. Vanaf dat moment is in de mogelijkheid tot elektronisch publiceren van kennisgevingen bij wet voorzien.

3. Financiering, communicatie en (burger)participatie

Financiering

Naast een betere vindbaarheid en een grotere toegankelijkheid van kennisgevingen van (voorgenomen) besluiten en mededelingen, brengt de invoering van de elektronische publicatie ook een aanzienlijke kostenbesparing met zich mee. De elektronische publicatie kan daarbij zonder meerkosten en binnen de huidige overeenkomsten van de provincie worden ingepast in de bedrijfsvoering.

Communicatie en (burger)participatie

De verzending van berichten is gericht op het effectief kennis kunnen nemen van ontwerpbesluiten, besluiten, aanvragen, meldingen en andere berichten. Uitgangspunt bij de verzending van berichten is dat rekening wordt gehouden met de omstandigheid dat er geïnteresseerden kunnen zijn die geen internet hebben en die dus niet bereikt zullen worden met elektronische verzending.

In deze verordening wordt de mogelijkheid gecreëerd om kennisgevingen uitsluitend elektronisch te publiceren. In veel gevallen kan het echter verstandig zijn om niet te volstaan met de elektronische kennisgeving, maar bovendien te voorzien in een of meer andere wijzen van kennisgeving. Dit omdat er velen zijn die geen toegang hebben tot het internet, en nog meer die deze toegang in theorie wel hebben maar die daar niet gemakkelijk hun weg kunnen vinden en die in elk geval niet dagelijks het provinciaal blad raadplegen. Naast elektronische kennisgeving kunnen ook andere vormen van publiciteit van belang zijn vanwege een betere service aan de potentieel geïnteresseerden.

Om inwoners van Noord-Holland te informeren over de elektronische publicaties, zal nadat de verordening in werking is getreden met een kleine advertentiecampagne aandacht worden gevraagd voor de nieuwe wijze van publiceren.

4. Proces en procedure

Na vaststelling wordt de verordening gepubliceerd in het Provinciaal Blad op overheid.nl en worden de omgevingsdiensten ambtelijk op de hoogte gesteld. Er is een intern werkproces ingericht. Via een loket bij Juridische Zaken worden verzoeken tot publicaties vanuit de organisatie dagelijks in behandeling genomen.

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. R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit van Provinciale Staten van Noord-Holland van [datum], nr. 1521573/1521594, tot vaststelling van de Verordening elektronische publicaties Noord-Holland 2021

Provinciale staten van Noord-Holland;

Gelezen de voordracht van gedeputeerde staten van Noord-Holland van [datum], met kenmerk 1521573/1521608;

Overwegende dat het wenselijk is om, vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Wet elektronische publicaties, de publicatie van kennisgevingen en mededelingen uitsluitend langs de elektronische weg (via www.officielebekendmakingen.nl) mogelijk te maken;

Gelet op artikel 2:14, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht;

Gelet op artikel 145 van de Provinciewet;

Besluiten vast te stellen de:

Verordening elektronische publicaties Noord-Holland 2021

Artikel 1

1. De kennisgeving van een bericht van het provinciebestuur dat niet tot één of meer geadresseerden is gericht, kan uitsluitend langs elektronische weg geschieden tenzij een wettelijke regeling zich daartegen verzet.
2. Alle kennisgevingen van berichten van het provinciebestuur vinden in ieder geval plaats via www.officielebekendmakingen.nl.
2. Onder een bericht wordt verstaan een ontwerpbesluit, een besluit, een aanvraag of een melding.

Artikel 2

1. Deze verordening treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin deze wordt geplaatst.
2. De verordening vervalt met ingang van de dag waarop de Wet elektronische publicaties in werking treedt.
3. Deze verordening wordt aangehaald als: Verordening elektronische publicaties Noord-Holland 2021

Haarlem, [datum vaststelling door provinciale staten]

Provinciale Staten van Noord-Holland

A.Th.H. van Dijk, voorzitter. [of plaatsvervangend voorzitter]

K. Bolt, griffier. [of plaatsvervangend griffier]

Toelichting

Algemeen

In de nieuwe Wet elektronische publicaties (verder: de wet) is bepaald dat mededelingen en kennisgevingen van (voorgenomen) besluiten voortaan worden gedaan in de officiële *elektronische* publicatiebladen. Deze publicatiebladen worden op gestandaardiseerde wijze gepubliceerd op www.officielebekendmakingen.nl. Bij wettelijk voorgeschreven mededelingen vindt volledige publicatie van de mededeling langs deze weg plaats. Bij kennisgevingen gaat het om een zakelijke weergave van de inhoud, met vermelding van de wijze waarop en de periode waarin de stukken waar de kennisgeving betrekking op heeft voor eenieder ter inzage liggen.

Door deze standaardisatie wordt het voor burgers mogelijk om op één website alle algemene bekendmakingen, mededelingen en kennisgevingen van de overheid te raadplegen. De inwerkingtreding van deze wet was voorzien op 1 januari 2021 maar is uitgesteld tot 1 juli 2021.
Ook nu is het op grond van de Algemene wet bestuursrecht al mogelijk om dergelijke berichten (uitsluitend) langs elektronische weg te publiceren tenzij bij wet anders is bepaald. Daar is een verordening voor nodig. Omdat het publiceren in huis-aan-huisbladen een kostbare aangelegenheid is en omdat het gros van de inwoners van Noord-Holland zijn informatie nu al betrekt via internet is deze verordening vastgesteld.

De kennisgeving van berichten is gericht op het effectief onder de aandacht brengen van ontwerpbesluiten, besluiten, aanvragen, meldingen en andere berichten, zoals bijvoorbeeld de aankondiging van onderhoudswerkzaamheden aan het provinciale wegennetwerk, een inspraakavond en dergelijke. Kennisgeven is in de Algemene wet bestuursrecht de algemene term voor diverse vormen van

het naar buiten brengen van besluiten en andere documenten zodat alle potentieel geïnteresseerden daar effectief kennis van kunnen nemen.

Deze verordening gaat niet over *de bekendmaking* van besluiten, nodig voor de inwerkingtreding daarvan. De bekendmaking van besluiten is uitputtend geregeld in wetten als de Bekendmakingswet, de Provinciewet en de Algemene wet bestuursrecht.

Uitgangspunt bij de verzending van berichten is dat rekening wordt gehouden met de omstandigheid dat er geïnteresseerden kunnen zijn die geen internet hebben en die dus niet bereikt zullen worden met elektronische verzending. In deze verordening wordt de *mogelijkheid* gecreëerd om kennisgevingen uitsluitend elektronisch te publiceren. In veel gevallen kan het echter verstandig zijn om niet te volstaan met de elektronische kennisgeving, maar bovendien te voorzien in een of meer andere wijzen van kennisgeving. Dit omdat er velen zijn die geen toegang hebben tot het internet, en nog meer die deze toegang in theorie wel hebben maar die daar niet gemakkelijk hun weg in kunnen vinden en die in elk geval niet dagelijks het provinciaal blad raadplegen. Naast elektronische kennisgeving kunnen ook andere vormen van publiciteit van belang zijn vanwege een betere service aan de potentieel geïnteresseerden.

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4958
Extern Zaak ID	1156232
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	9
Omschrijving	Dierenwelzijn: Gesprek met Noord-Hollandse geitenhouders over regels geitenhouderij in Provinciale Ruimtelijke Verordening (C-agenda NLG 11-01-2021)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	30 november 2020

Toelichting

In december 2018 hebben Provinciale Staten besloten om nieuwvestiging, uitbreiding van en omschakeling naar geitenhouderij te verbieden vanuit de voorzorg voor de volksgezondheid. Hiertoe zijn regels opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Op 21 oktober 2020 zijn deze regels en de gevolgen ervan voor de geitenhouderij besproken met Noord-Hollandse geitenhouders. In de brief worden de conclusies uit het gesprek en vervolgacties benoemd.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon
mw. S.G.C. Albers
BEL/REE

Telefoonnummer +31235143398
alberss@noord-holland.nl

Verzenddatum
24 NOV. 2020

Kenmerk
1156232/1523398

Uw kenmerk

Betreft: Gesprek met Noord-Hollandse geitenhouders over regels geitenhouderij in Provinciale Ruimtelijke Verordening

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Gesprek met Noord-Hollandse geitenhouders over regels geitenhouderij in Provinciale Ruimtelijke Verordening.

Inleiding
Op 12 december 2018 heeft u besloten om een geitenstop in te voeren. Dit besluit werd genomen vanwege voorzorg voor de volksgezondheid, naar aanleiding van landelijke onderzoeken, die uitwezen dat er meer longontstekingen voorkomen in een straal van 2 kilometer rondom geitenhouderijen. Voormalig gedeputeerde Bond heeft in 2019 met de betrokken geitenhouders afgesproken om de provinciale regels voor de geitenhouderij na een jaar nog eens te bespreken. Op 21 oktober jl. heeft gedeputeerde Zaal deze toezegging gestand gedaan met een werkbezoek aan geitenhouderij Geko en aansluitend een bijeenkomst met een afvaardiging van de Noord-Hollandse geitenhouders. In deze bijeenkomst zijn de regels en knelpunten met elkaar besproken. Via deze brief brengen wij u op de hoogte van de conclusies uit deze bijeenkomst.

Ervaringen met regels geitenhouderij Provinciale Ruimtelijke Verordening
De geitenhouders gaven aan dat zij in het algemeen geen grote problemen ondervinden van de geitenstop, zolang deze min of meer landelijk van kracht blijft. Er zijn geen grote uitbreidingsplannen. Wel heeft de sector de wens om het imago van de geitenhouderij te verbeteren. Door de ontwikkelingen zoals Q-koorts en de geitenstop, is de geitenhouderij in een negatief daglicht komen te staan. De sector wil uitdragen dat zij een innovatieve sector is, welwillend om te

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

verduurzamen en met oog voor dierenwelzijn. In het kader van deze wens heeft de sector enkele knelpunten genoemd:

1. Zelf afmesten van op het bedrijf geboren bokjes

Tijdens de vergadering van Provinciale Staten op 27 mei 2019 is het zelf afmesten van de bokken onderwerp van gesprek geweest. Er is een amendement ingediend, dat nipt is verworpen.

De sector heeft in 2017 het 'Plan van Aanpak welzijn geitenbokjes' vastgesteld. Verlagen van de sterfte van lammeren en het bokkenvlees zoveel mogelijk bestemmen voor menselijke consumptie, zijn daarin speerpunten. De sector heeft in zijn sectorplan KwaliGeit opgenomen dat het bedrijf verantwoordelijk is voor het sterftecijfer van alle op het bedrijf geboren lammeren tot een leeftijd van 21 dagen. De biologische geitenhouderij heeft zichzelf verplicht om bokjes zelf af te mesten tot een leeftijd van 21 dagen (in 2021 geldt dat voor minimaal 75% van alle op het bedrijf geboren bokjes).

De geitenhouders willen de bokjes zelf afmesten op het eigen bedrijf. Zij hebben tijdens de bijeenkomst aangegeven dat dat een steeds groter probleem vormt vanwege het gebrek aan ruimte in de vergunning. Wij onderzoeken of er mogelijkheden zijn die een bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van dit probleem, zonder de voorzorg voor de volksgezondheid uit het oog te verliezen.

2. Uitbreiding stalruimte voor dierenwelzijn

Indien geitenhouders hun stal willen vergroten, bijvoorbeeld om vanuit dierenwelzijn meer ruimte voor hun dieren te creëren, dan is dat toegestaan. Uitbreiding is in de Provinciale Ruimtelijke Verordening / Omgevingsverordening 2020 gedefinieerd als 'uitbreiding van het aantal dieren', zodat het uitbreiden in stalruimte niet onmogelijk wordt gemaakt.

3. Imago geitenhouderij

Wij begrijpen dat het imago van de geitenhouderij is verslechterd naar aanleiding van Q-koorts en de geitenstop. Waar mogelijk ondersteunen wij de geitenhouders op weg naar een toekomstbestendige sector. Mooie voorbeelden van toekomstbestendige bedrijven brengen wij in beeld, enerzijds op het platform 'Boer en Business in Balans', en anderzijds via de app 'Voedsel Verbindt'. In deze app kunnen mensen zien waar zij lokaal voedsel kunnen kopen.

4. Woningbouw nabij een geitenhouderij

Geitenhouders merken dat er nu nog steeds woningen worden gebouwd binnen een straal van 2 kilometer rondom een geitenhouderij, terwijl bekend is dat binnen die straal longontsteking statistisch gezien meer voorkomt. Het is overigens niet aangegeven of het hierbij gaat om

Tot slot
Wij vinden het goed om te horen dat de geitenstop voor de meeste ondernemers geen grote gevolgen heeft gehad. De genoemde zorgpunten nemen wij ter harte. Indien dat leidt tot nieuwe inzichten, zullen wij u hierover informeren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

bouwrechten van vóór december 2018 of om nieuwe bouwplannen. Het is aan een gemeente om bij de besluitvorming over ruimtelijke plannen een afweging te maken of er sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening'. Dat heeft ook betrekking op het bouwen van woningen binnen een straal van 2 kilometer van een geitenhouderij.

Onlangs is de 'GGD-richtlijn veehouderij en gezondheid' gepubliceerd. GGD'en kunnen met deze kennis gemeenten informeren en adviseren. Deze informatie kunnen gemeenten gebruiken om gezondheid van omwonenden mee te wegen bij beleidskeuzen met betrekking tot veehouderijen. In de GGD-richtlijn wordt onder andere geadviseerd 'geen nieuwe gevoelige bestemming binnen 2 kilometer van een geitenhouderij te plaatsen' en 'goede informatie te geven over de gezondheidsrisico's en over de motivering van een besluit, zowel richting ondernemers als omwonenden'.

Wij informeren de gemeenten over deze richtlijn.

Individuele casus

Tijdens de bijeenkomst is ook een individuele casus besproken. Een jonge ondernemer heeft op een tijdelijke locatie in Weesp zijn geiten gestald in afwachting van een definitieve bedrijfslocatie, in het kader van een vrijwillige kavelruil. Daarvoor is hij in maart 2018 een bruikleenovereenkomst aangegaan met de provincie, die eigenaar is van de stal. Op het moment dat het voorbereidingsbesluit in werking trad, had de geitenhouder geen vergunning of melding op deze locatie. Bovendien bleek de geitenhouderij strijdig te zijn met het bestemmingsplan van de gemeente Weesp. De bruikleenovereenkomst voor de stal is nu opgezegd vanwege de handhavingsprocedure van de gemeente Weesp.

Een geitenhouderij op een nieuwe locatie is niet mogelijk, vanwege het verbod op nieuwvestiging. We kunnen in dit geval ook geen uitzondering maken vanwege de voorzorg voor de volksgezondheid van omwonenden. Indien een uitzondering zou worden gemaakt, kan dit leiden tot juridische procedures van omwonenden vanwege onze regels voor de geitenhouderij.

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4899
Extern Zaak ID	559895
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	10
Omschrijving	Faunabeer: Verlenging Ganzenbeheerplan 2015-2020 (C-agenda NLG 11-01-2021)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

Het geldende Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020 heeft een looptijd tot 1 december 2020. De vaststelling van het nieuwe Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2021-2027 is nog niet geheel afgerond. Met dit besluit wordt de looptijd van het Ganzenbeheerplan daarom verlengd, zodat het huidige beheer na 1 december 2020 voortgezet kan worden. Als het nieuwe Ganzenbeheerplan eenmaal van kracht is vervalt automatisch het verlengde Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020, en dient de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland de nieuwe vergunning- en ontheffingsverzoeken in bij de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord.

Provincie Noord-Holland

2020

PROVINCIAAL BLAD

De verlenging van de looptijd van het Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020 van de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland goed te keuren totdat een nieuw Ganzenbeheerplan is goedgekeurd of uiterlijk tot 1 oktober 2021.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

Besluiten:
De verlenging van de looptijd van het Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020 van de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland goed te keuren totdat een nieuw Ganzenbeheerplan is goedgekeurd of uiterlijk tot 1 oktober 2021.

Motivering
In Noord-Holland komen veel ganzen voor. De ganzen hebben veel schade aan landbouw tot gevolg. De nu nog aanwezige aantallen ganzen zorgen voor hoge maatschappelijke kosten. Er is door de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland voldoende onderbouwd dat de uitvoering van het Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020 de explosieve stijging van de ganzenpopulatie heeft gestopt. Tegelijkertijd wordt duidelijk dat de populatie ganzen nog ver verwijderd is van de streefstand. Voortzetting van actief beheer is dan ook noodzakelijk.

Het geldende Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020 heeft een looptijd tot 1 december 2020. De vaststelling van het nieuwe Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2021-2027 is nog niet geheel afgerond. Met dit besluit wordt de looptijd van het Ganzenbeheerplan daarom verlengd, zodat het huidige beheer na 1 december 2020 voortgezet kan worden. Als het nieuwe Ganzenbeheerplan eenmaal van kracht is vervalt automatisch het verlengde Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020, en dient de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland de nieuwe vergunning- en ontheffingsverzoeken in bij de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord.

Op basis van het verzoek van de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland tot verlenging van de geldigheidsduur besluiten wij dan ook de goedkeuring te verlengen. De goedkeuring geldt totdat het nieuwe Ganzenbeheerplan voor een periode van zes jaar is goedgekeurd, of uiterlijk tot 1 oktober 2021.

Haarlem, 24 november 2020.
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
A.T.H. van Dijk, voorzitter

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Uitgegeven op

Namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

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 T. Sanderink
BEL/GRN

Telefoonnummer +31235143898
sanderinkt@noord-holland.nl

Verzenddatum

26 NOV. 2020

Kenmerk
559895/1525038

Uw kenmerk

Betreft: Verlenging looptijd Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het besluit dat ons college op 24 november 2020 heeft genomen over de goedkeuring van de verlenging van de looptijd van het Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020. De goedkeuring geldt totdat een nieuw Ganzenbeheerplan is goedgekeurd of uiterlijk tot 1 oktober 2021.

Toelichting

In Noord-Holland komen veel ganzen voor. De ganzen hebben veel schade aan landbouw tot gevolg. De nu nog aanwezige aantallen ganzen zorgen voor hoge maatschappelijke kosten. Er is door de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland voldoende onderbouwd dat de uitvoering van het Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020 de explosieve stijging van de ganzenpopulatie heeft gestopt. Tegelijkertijd wordt duidelijk dat de populatie ganzen nog ver verwijderd is van de streefstand. Voortzetting van actief beheer is dan ook noodzakelijk.

Het geldende Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020 heeft een looptijd tot 1 december 2020. De vaststelling van het nieuwe Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2021-2027 is nog niet geheel afgerond. Met dit besluit wordt de looptijd van het Ganzenbeheerplan daarom verlengd, zodat het huidige beheer na 1 december 2020 voortgezet kan worden. Als het nieuwe Ganzenbeheerplan eenmaal van kracht is vervalt automatisch het verlengde Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020, en dient de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland de nieuwe vergunning- en ontheffingsverzoeken in bij de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord.

Op basis van het verzoek van de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland tot verlenging van de geldigheidsduur besluiten wij dan ook de goedkeuring te verlengen. De goedkeuring geldt totdat

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 nieuwe Ganzenbeheerplan voor een periode van zes jaar is goedgekeurd, of uiterlijk tot 1 oktober 2021.

Tot slot

Op basis van de goedkeuring van de verlengde looptijd van het Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020 kan de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord verzoeken de geldigheid van de, indertijd op dit beheerplan in Noord-Holland afgegeven, ontheffingen Flora & Faunawet te verlengen voor de hierboven genoemde periode. Dat geldt ook voor de indertijd in Noord-Hollland afgegeven vergunning Natuurbescherming swet 1998. Is het nieuwe faunabeheerplan eenmaal van kracht, dan vervalt automatisch het verlengde Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020, en dient de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland de nieuwe vergunning en ontheffingsverzoeken in bij de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage:

Besluit tot goedkeuring verlenging looptijd Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland
Spaarne 17
2011 CD Haarlem

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr T. Sanderink
BEL/GRN

Telefoonnummer +31235143898
sanderinkt@noord-holland.nl

Verzenddatum
26 NOV. 2020

Kenmerk
559895/1525040

Uw kenmerk
2020/PL/Verlenging beheerplan Ganzen

Betreft: Verlenging looptijd Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020

Geacht bestuur,

Op 24 november 2020 hebben wij, naar aanleiding van uw verzoek, goedkeuring verleend aan de verlenging van de looptijd van het Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020. De goedkeuring geldt totdat een nieuw Ganzenbeheerplan is goedgekeurd of uiterlijk tot 1 oktober 2021.

In uw verlengingsverzoek heeft u voldoende onderbouwd dat de uitvoering van het Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020 de explosieve stijging van de ganzenpopulatie heeft gestopt. Tegelijkertijd wordt duidelijk dat de populatie ganzen nog ver verwijderd is van de streefstand. Voortzetting van actief beheer is dan ook noodzakelijk.

Het geldende Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020 heeft een looptijd tot 1 december 2020. De vaststelling van het nieuwe Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2021-2027 is nog niet geheel afgerond. Met dit besluit wordt de looptijd van het Ganzenbeheerplan daarom verlengd, zodat het huidige beheer na 1 december 2020 voortgezet kan worden. Als het nieuwe Ganzenbeheerplan eenmaal van kracht is vervalt automatisch het verlengde Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020, en kan uw Stichting de nieuwe vergunning- en ontheffingsaanvragen indienen bij de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord.

Na de goedkeuring van de verlengde looptijd van het Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020 kunt u de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord verzoeken de geldigheid van de indertijd op dit beheerplan in

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

Noord-Holland afgegeven ontheffingen Flora & Faunawet en de indertijd ook in Noord-Holland afgegeven vergunning Natuurbeschermingswet 1998 te verlengen voor de hierboven genoemde periode.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris R.M. Bergkamp

voorzitter A.Th.H. van Dijk

1 bijlage:

Besluit tot goedkeuring verlenging looptijd Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020

Provincie Noord-Holland

2020

PROVINCIAAL BLAD

De verlenging van de looptijd van het Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020 van de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland goed te keuren totdat een nieuw Ganzenbeheerplan is goedgekeurd of uiterlijk tot 1 oktober 2021.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

Besluiten:
De verlenging van de looptijd van het Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020 van de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland goed te keuren totdat een nieuw Ganzenbeheerplan is goedgekeurd of uiterlijk tot 1 oktober 2021.

Motivering
In Noord-Holland komen veel ganzen voor. De ganzen hebben veel schade aan landbouw tot gevolg. De nu nog aanwezige aantallen ganzen zorgen voor hoge maatschappelijke kosten. Er is door de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland voldoende onderbouwd dat de uitvoering van het Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020 de explosieve stijging van de ganzenpopulatie heeft gestopt. Tegelijkertijd wordt duidelijk dat de populatie ganzen nog ver verwijderd is van de streefstand. Voortzetting van actief beheer is dan ook noodzakelijk.

Het geldende Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020 heeft een looptijd tot 1 december 2020. De vaststelling van het nieuwe Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2021-2027 is nog niet geheel afgerond. Met dit besluit wordt de looptijd van het Ganzenbeheerplan daarom verlengd, zodat het huidige beheer na 1 december 2020 voortgezet kan worden. Als het nieuwe Ganzenbeheerplan eenmaal van kracht is vervalt automatisch het verlengde Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020, en dient de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland de nieuwe vergunning- en ontheffingsverzoeken in bij de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord.

Op basis van het verzoek van de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland tot verlenging van de geldigheidsduur besluiten wij dan ook de goedkeuring te verlengen. De goedkeuring geldt totdat het nieuwe Ganzenbeheerplan voor een periode van zes jaar is goedgekeurd, of uiterlijk tot 1 oktober 2021.

Haarlem, 24 november 2020.
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
A.T.H. van Dijk, voorzitter

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Uitgegeven op

2020 [Volgnummer]

Namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4984
Extern Zaak ID	1523291
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	11
Omschrijving	Gezondheid / Milieu: Convenant Gebiedsgericht Beheer 't Gooi 2021-2030 (C-agenda NLG 11-01-2021)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	30 november 2020

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.A.J. Denneman
BU/BG

Telefoonnummer +31235143564
dennemanc@noord-holland.nl

Verzenddatum
26 NOV. 2020

Kenmerk
1523291/1523293

Uw kenmerk

Betreft: GS besluit tot instemming met het convenant Gebiedsgericht Beheer 't Gooi 2021-2030

Geachte leden,

De afgelopen 10 jaar hebben de gemeenten Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren en Wijdemeren, de drinkwaterbedrijven Vitens en PWN, het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en de provincie gewerkt aan de aanpak en het beheer van grootschalige grondwaterverontreinigingen in 't Gooi, op basis van een in 2011 ondertekend convenant (met een update in 2014). Dit convenant loopt 31 december 2020 af, maar aanpak en beheer zijn ook de komende jaren nodig. Daarom besluit de provincie de samenwerking voort te zetten op basis van een nieuw convenant voor de komende 10 jaar.

Achtergrond

Op verschillende plekken in 't Gooi zijn grond- en grondwaterverontreinigingen aanwezig. Deze verontreinigingen zijn vaak het gevolg van industriële activiteiten in het verleden. Door de zandige ondergrond verspreiden de verontreinigingen zich relatief eenvoudig en zijn zij in het diepe grondwater terecht gekomen (soms tot bijna 200 meter) en met elkaar vermengd.

Dit maakt dat een gevalsgerichte aanpak van de grondwaterverontreinigingen in 't Gooi niet werkbaar is. Daarom is een op maat gesneden, gebiedsgerichte en kosteneffectieve aanpak van de diepe grondwaterverontreinigingen in 't Gooi opgezet door de provincie Noord-Holland, gemeenten Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren en Wijdemeren, drinkwaterbedrijven Vitens en PWN en het

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Waterschap AGV. Deze partijen hebben hiervoor in 2011 een convenant gesloten dat tot 1 januari 2021 loopt.

Inhoud convenant

Het convenant GBG 2021-2030 is op hoofdlijnen gelijk aan het convenant GBG van de afgelopen 10 jaar. De belangrijkste doelstelling is nog steeds diepe grondwaterverontreinigingen (pluimen) in 't Gooi te monitoren, te beheren en bij bedreiging van kwetsbare objecten, bijvoorbeeld een drinkwaterwinning of Natura2000-gebied, beheers- of saneringsmaatregelen te treffen.
Het convenant GBG 2021-2030 is op enkele punten gewijzigd ten opzichte van het vorig convenant:

- Het convenant houdt rekening met de Omgevingswet, die naar verwachting op 1 januari 2022 in werking treedt.
- Het convenant bevat geen afspraken meer over financiële bijdragen van de partners, omdat er in beginsel voldoende financiën voor de uitvoering beschikbaar zijn.
- Het convenant bevat afspraken om te kunnen inspelen op nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen zoals 'nieuwe stoffen' (bv PFAS), energietransitie en ondergrondgebruik.

Organisatie

Een stuurgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de convenantspartners onder voorzitterschap van de gedeputeerde Milieu ziet toe op de uitvoering van het convenant. Jaarlijks stelt de stuurgroep jaarrekening en begroting van het GBG vast. De stuurgroep wordt geadviseerd door een ambtelijke projectgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de convenantspartijen. Dit was de afgelopen 10 jaar het geval en dit blijft ook de komende 10 jaar zo.
De inhoudelijke uitvoering van het gebiedsgericht grondwaterbeheer is vastgelegd in een gebiedsbeheerplan op basis van de Wet bodembescherming, dat door Gedeputeerde Staten in haar rol als bevoegd gezag Wet bodembescherming in augustus 2015 definitief is vastgesteld en waarin de provincie is aangewezen als de gebiedsbeheerder.

Financiën

Voor de uitvoering van het convenant 2021-2030 is vanaf 2021 €11,9 miljoen beschikbaar. Dit bedrag betreft de inkomsten na aftrek van

gemaakte kosten in de afgelopen periode. De inkomsten zijn afkomstig uit twee bronnen:

- Bijdragen van de convenantspartners en van het Rijk
- Afkoopbijdragen van eigenaren en veroorzakers van verontreiniging

De verwachting is dat de beschikbare middelen niet alleen voldoende zijn voor de uitvoering van het convenant 2021-2030, maar dat hiermee ook na 2030 het gebiedsgerichte beheer nog langer uitgevoerd kan worden.

Informatie
GBG heeft een eigen website: www.gwbeheergooi.nl. Op de website staat onder meer een animatiefilm (animatie) waarin op een toegankelijke manier GBG wordt toegelicht.

Tot slot
De provincie en de convenantspartners vertrouwen erop dat met het nieuwe convenant het beheer van grootschalige grondwaterverontreinigingen en het beschermen van kwetsbare objecten in 't Gooi ook de komende 10 jaar weer goed geborgd is.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4985
Extern Zaak ID	1506877
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	12
Omschrijving	Water: Afhandeling Motie 109 2017 Opvolging rapport waterbestendig Westpoort (B-agenda NLG 11-01-2021)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

Gedeputeerde Staten (GS) informeren Provinciale Staten over het voorstel om motie 109-2017 als afgedaan te beschouwen. Als provincie Noord-Holland nemen wij onze verantwoordelijkheid voor een betere bescherming van vitale en kwetsbare infrastructuur (V&K). We brengen onze eigen assets op orde, participeren proactief of nemen regie in regionaal en nationaal projectteams en we zijn alert op signalen of er pilots V&K nodig zijn.

Noord-Holland
D66

AANGENOMEN

M 109/06-11-2017 9

Motie opvolging rapport waterbestendig Westpoort

De Provinciale Staten van Noord-Holland bijeen op maandag 6 november 2017,
hebben kennisgenomen van de statenvoordracht Begroting 2018 en Memorie van Antwoord (VD62),,

constateren dat:

- onlangs het rapport Waterbestendig Westpoort is gepresenteerd aan de Minister en de Deltacommissaris;
- dit rapport aanbevelingen bevat om ervoor te zorgen dat vitale functies maximaal worden beschermd en de gevolgen wanneer het wel misgaat zoveel mogelijk worden beperkt;

overwegen dat:

- het nu aan betrokken bedrijven, overheden en andere belanghebbenden is om stappen te zetten op weg van denken naar doen;

is van mening dat:

- de Provincie een belangrijke rol kan spelen in het regisseren van alle publieke en private partijen;

verzoekt het college:

- de regierol op te pakken om te komen met alle betrokken partijen tot concrete plannen voor een betere bescherming van vitale en kwetsbare infrastructuur;
- te onderzoeken of er voor andere regio's in Noord-Holland ook pilots "vitaal en kwetsbaar" nodig zijn;

en gaan over tot de orde van de dag.

Wim Bakker (D66)

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. M. van Hal
BEL/OMB

Telefoonnummer +31235143910
maurik.van.hal@noord-holland.nl

Verzenddatum
26 NOV. 2020

Kenmerk
1506877/1506894

Uw kenmerk

Betreft: Motie 109-2017

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: Afhandelen motie 109-2017 Opvolging rapport waterbestendig Westpoort.

Inleiding
Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u ter kennis dat wij op 24 november 2020 besloten om aan uw Staten voor te stellen motie 109 als afgedaan te beschouwen.

Tijdens uw vergadering van 6 november 2017 is de motie 109 Opvolging rapport waterbestendig Westpoort aangenomen. Deze motie is als bijlage bij deze brief gevoegd. In de motie heeft u verzocht om de regierol op te pakken om te komen met alle betrokken partijen tot concrete plannen voor een betere bescherming van vitale en kwetsbare infrastructuur en te onderzoeken of er voor andere regio's in Noord-Holland ook pilots "vitaal en kwetsbaar" nodig zijn. Dit verzoek is opgepakt en middels deze brief willen wij u hierover informeren.

Regierol
Uw Staten zijn hier in 26 februari 2020 reeds op hoofdlijnen over geïnformeerd via de brief *Notitie klimaatadaptatie en twee UVR klimaatadaptatie* over de notitie Klimaatadaptatie Noord-Holland, bouwstenen voor de provinciale aanpak, met Robuuste vitale en kwetsbare functies (V&K) als een van de vier hoofdthema's.

De provincie Noord-Holland geeft invulling aan haar (regie)rol in drie sporen:

1. Eigen assets op orde; Voor onze eigen provinciale infrastructuur (als onderdeel van de V&K functie regionale infrastructuur) is een klimaatstresstest uitgevoerd. De resultanten hiervan worden verwerkt in de onderhoudscyclus en in de investeringsprogrammering van de provincie Noord-Holland.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

2. Coördinerende koplopers rol; Provincie Noord-Holland trekt het projectteam Metropoolregio Amsterdam (MRA) klimaatbestendige vitale en kwetsbare functies. Deze werkgroep is opgestart voor een regionale uitwerking van de pilot waterbestendig Westpoort. Samen met het Deltaprogramma Ruimtelijke adaptatie (DPRA) verkennen we de mogelijkheden om het nationale kernteam voor de functie Olie en Chemie te coördineren, al dan niet samen met een andere provincie (namens het interprovinciaal overleg (IPO)).

3. Het opdoen en verspreiden van kennis; provincie Noord-Holland neemt namens IPO deel aan de landelijke projectgroep Kennisaanpak Klimaatadaptatie, waaruit dit jaar de opdracht is gegeven om bestaande kennis, informatie en ervaringen over het klimaatadaptief maken van V&K functies inzichtelijk te maken. Daarnaast brengen we onze kennis en procesmatige knelpunten opgedaan in de MRA in bij landelijke evaluaties en herijkingen.

Pilots "vitaal en kwetsbaar"
Via onze betrokkenheid bij stresstesten, risicodialogen en het trekkerschap van MRA klimaatbestendig V&K is de provincie Noord-Holland alert op signalen of er pilots vitaal en kwetsbaar nodig zijn in andere regio's.

In vervolg
Met de komst van nationale kernteams, meer aandacht voor V&K in het Deltaprogramma 2021 en de herijking van de Deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie wordt steeds meer duidelijk welke partij welke rol heeft in het beter beschermen van vitale en kwetsbare functies. Als provincie Noord-Holland nemen we daarin onze regierol. Wij zijn van mening dat wij hiermee uitvoering hebben gegeven aan uw motie. Wij verzoeken u hiermee motie 109 als afgedaan te beschouwen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Motie 109-2017

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4959
Extern Zaak ID	1459192
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	13
Omschrijving	Breedband: Brief GS aan PS inz. Uitstel stand van zaken Breedband buitengebied (C-agenda EFB 30-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

Eerder is aangekondigd in oktober/november een stand van zaken te geven op het dossier Breedband buitengebied. Omdat we nog steeds wachten op een uitspraak van de Raad van State en resultaten van twee pilots stellen GS dit uit naar het voorjaar. Door het aan de actualisatie van de economische uitvoeringsagenda te koppelen, kan het dossier in een breder perspectief worden geplaatst.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

dhr. R. Sabée

BEL/RO

Telefoonnummer +31235143593

sabeer@noord-holland.nl

Verzenddatum

26 NOV. 2020

Kenmerk

1459192/1520840

Uw kenmerk

Betreft: Breedband buitengebied

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Uitstel stand van zaken Breedband buitengebied

U heeft in het kader van de strategische agenda van EFB gevraagd om een stand van zaken van het dossier Breedband buitengebied.

In september is een voorlopige tussenstand gegeven. Omdat nog enkele belangrijke zaken onduidelijk waren, is aangekondigd hier in oktober/november op terug te komen. Het betreft de uitspraak van de Raad van State (RvS) over de rechtmatigheid van een door ons verstrekte garantstelling en de resultaten van twee pilots voor het op gang brengen van de aanleg van glasvezel in de witte buitengebieden waarvoor nu geen plannen bestaan.

Helaas duurt deze onduidelijkheid voort. De zitting bij de RvS is nu in de loop van 2021 en beide pilots zijn nog niet afgerond. Het lijkt ons niet zinvol om u nogmaals voorlopig te informeren over de voortgang. Beter is het om dat in het voorjaar te doen, en het dan te koppelen aan de actualisatie van de economische uitvoeringsagenda. Dan kan het dossier ook in een breder verband geplaatst 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

Snel internet is van groot belang voor het maatschappelijk en economisch functioneren. Zeker nu iedereen vanwege corona zoveel mogelijk thuis moet werken, heeft dit urgentie. De aanleg van glasvezel in het buitengebied is echter een kwestie van jaren gebleken.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4967
Extern Zaak ID	1520060
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	14
Omschrijving	Omgevingsverordening: Afdoening moties 08-2019 en 01-2020 Omgevingsverordening NH2020 (B-agenda RWK 11-01-2021)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	30 november 2020

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. H.E. Wiersma
BEL/OMB

Telefoonnummer +31235143623
wiersmah@noord-holland.nl

Verzenddatum

26 NOV. 2020

Kenmerk
1520060/1520062

Uw kenmerk

Betreft: Afdoening moties Omgevingsverordening NH2020

Geachte leden,

Op 22 oktober jl. hebben Uw Staten de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. In het traject hiernaartoe is door Uw Staten een aantal moties ingediend. Met deze brief verzoeken wij Uw Staten de moties M08-2019 en M1-2020 als afgedaan te beschouwen. Wij geven hierna per motie aan hoe hieraan uitvoering is gegeven.

Motie M08-2019

De tekst van deze motie luidt:

> PS spreken uit beleid te willen ontwikkelen voor sociale windmolens en kleine windmolens in de provincie Noord-Holland

Aan deze motie is uitvoering gegeven met het in de omgevingsverordening opnemen van de mogelijkheid om molens met een masthoogte tot vijftien meter te realiseren.

Motie M1-2020

De tekst van deze motie luidt:

> PS verzoeken GS:
>
> 1. twee participatiebijeenkomsten (een voor het noorden en een voor het zuiden van de provincie) te organiseren voor Noord-Hollandse gemeenteraadsleden en waterschapsbesturen over de omgevingsverordening van Noord-Holland ten behoeve van

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

behandeling van de omgevingsverordening in de commissie en de Staten;
2. bij deze participatiebijeenkomsten de gemeenteraden en waterschapsbesturen in delegatie in de gelegenheid te stellen hun suggesties en vragen rechtstreeks aan Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten kenbaar te maken;
3. deze participatiebijeenkomsten te organiseren vlak nadat de omgevingsverordening ter inzage heeft gelegen en voordat Provinciale Staten deze behandelen in de commissie en definitief vaststellen in Provinciale Staten;
4. de griffie te verzoeken de organisatie hiervan op te pakken;

Aan deze motie is uitvoering gegeven met de organisatie van een participatiebijeenkomst voor het noorden van Noord-Holland op 15 september 2020 in Hotel Zuiderduin te Bergen aan Zee en een participatiebijeenkomst voor het zuiden van Noord-Holland op 16 september 2020 in Event Center Fokker te Hoofddorp.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4910
Extern Zaak ID	1140845
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	15
Omschrijving	Ruimte: Afhandeling reactieve aanwijzing bestemmingsplan Enkhuizerzand en IJsselmeergebied (C-agenda RWK 11-01-2021)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

Het instemmen van GS met het herstelbesluit van de gemeenteraad van Enkhuizen betekent het beëindigen van het proces van de reactieve aanwijzing. Daarmee verzetten GS zich niet langer tegen het van kracht worden van het bestemmingsplan Enkhuizerzand en IJsselmeergebied.

GEMEENTE Enkhuizen

uw brief van:
uw kenmerk:
ons kenmerk: Zaaknummer 723199
behandeld door: J. Eenkoren

bijlagen: 1 (opmerkingen herstelbesluit)

Gedeputeerde Staten Provincie Noord-Holland
t.a.v. Gedeputeerde de heer C. Loggen
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

INGEKOMEN 10 NOV. 2020

Datum: 6 november 2020
Onderwerp: BP Enkhuizerzand en IJsselmeergebied, opmerkingen herstelbesluit.

Geachte heer Loggen,

We hebben uw opmerkingen op het herstelbesluit (zie bijlage) ontvangen. We bevestigen middels deze brief dat wij de opmerkingen met uitzondering van de waterveiligheid zullen verwerken in het eerstvolgende te nemen herstelbesluit betreffende het bestemmingsplan Enkhuizerzand en IJsselmeergebied. Voor wat betreft de opmerking over de waterveiligheid zal bij de uitwerking van de plannen voor wat betreft het waterpeil overleg zal plaatsvinden in overeenstemming met Rijkswaterstaat, het Hoogheemraadschap en de Provincie.

Het eerstvolgende herstelbesluit kan zijn in het kader van de beroepsprocedure van 30 november dan wel een zelfstandig te nemen veegherstelbesluit.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,

de secretaris

Dhr. A.N. van den Bergh

de burgemeester

Dhr. E.A. van Zuijlen b.a. loco T. Speyckx

Bezoekadres
Hoogstraat 11
1601 KT Enkhuizen

Postadres
Postbus 11
1600 AA Enkhuizen

(0228) 360 100
stadhuis@enkhuizen.nl
www.enkhuizen.nl

KvK 37159077
IBAN NL67BNGH0285002414
BIC BNGHNL2G

Opmerkingen herstelbesluit Enkhuizerzand d.d. 2020-10-13

Onderdeel reactieve aanwijzing

a. Bestemming Groen: **Functie aanduiding - ontsluiting** is niet terug te vinden onder artikel 6 (Groen). Het is niet duidelijk wat deze aanduiding doet of wat het doel is. Dit is ook niet omschreven in de toelichting, nog terug te vinden in de regels.
b. Bestemming Groen: **Bouwaanduiding - specifieke bouwaanduiding - zichtlijn** is niet terug te vinden onder artikel 6 (Groen), maar als algemene bouwregels artikel 23.5. Een directe koppeling op de verbeelding ontbreekt.
c. Bestemming Groen: Artikel 6.3 onder a en b specifieke gebruiksregels spreekt over een **aanduiding "*specifieke vorm van groen - passsantencamping*"** bedraagt 80. Dit is niet aan de orde en dient geschrapt te worden. *Zie ook bijlage 1 Wijziging plandeel vakantiepark - de aanduiding 'specifieke vorm van groen - passantencamping' is geschrapt uit de regels en van de verbeelding. De bijbehorende 'specifieke gebruiksregels' zijn ook geschrapt.* Dit is niet gedaan;

Overige opmerkingen

1. Waterveiligheid zoals beschreven in bijlage 1 van de toelichting verwijst naar de memo's *Advisering aanleghoogte Enkhuizerzand en profiel vrije ruimte (bijlage 2 en 3 m.e.r. beoordeling).* Aangegeven wordt dat er meerdere overleggen zijn geweest met de provincie en het HHNK. Door de provinciale adviseur waterveiligheid is meerder malen aangegeven dat voor de bebouwing vanuit waterveiligheid een ander peil aangehouden zou moeten worden dan is opgenomen. ***Daarbij is aangegeven dat afwijken wel kan, maar daarbij is wel het advies gegeven dat vooraf bij de burgemeester van Enkhuizen kenbaar te maken dat de burgemeester de volledige verantwoordelijkheid draagt als er m.b.t. de bebouwing een calamiteit optreedt door de gekozen peilhoogte.*** Over deze verantwoordelijkheid is niets terug te vinden in de toelichting van het herstelbesluit.
   Wel is akkoord gegeven dat het ***pad tevens als dijk*** zal functioneren ten behoeve van de waterveiligheid. Hierover is echter in de bouwregels voor bouwwerken geen gebouwen zijn geen nadere regels voor opgenomen. Uitgegaan wordt dat artikel 6.2. van toepassing is. Echter deze dijk kan pas worden aangelegd na overleg met de bevoegde gezag te weten RWS en Hoogheemraadschap.

Aanpassingen naar aanleiding van overleg andere partijen

1. Bestemming Groen: **Functie aanduiding - cultuur en ontspanning** is niet gekoppeld aan artikel 6 (Groen), maar aan artikel 16.1 onder g (Water). Deze aanduiding is overigens niet volgens de afspraken, zie volgende punt C. Dit moet zijn de **aanduiding "cultuurhistorie"**
2. Bestemming Groen, **artikel 6.1 d genoemde aanduiding "cultuurhistorie"** is niet opgenomen op de verbeelding zoals omschreven in zowel bijlage 1 (wijziging plandeel vakantiepark) als bijlage 2(wijzigingen na.v. participatie) van de Toelichting.

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. J.H.G. Buter
BEL/RO

Telefoonnummer +31235143637
buteru@noord-holland.nl

Verzenddatum

26 NOV. 2020

Kenmerk
1140845/1524610

Uw kenmerk

Betreft: Afhandeling reactieve aanwijzing bestemmingsplan Enkhuizerzand en IJsselmeergebied

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Afhandeling reactieve aanwijzing bestemmingsplan Enkhuizerzand en IJsselmeergebied.

Op 17 november 2020 hebben wij in onze vergadering besloten:
1. In te stemmen met het door de gemeenteraad van Enkhuizen op 29 september 2020 genomen herstelbesluit bestemmingsplan Enkhuizerzand en IJsselmeergebied;
2. Kennis te nemen van de brief van de gemeente Enkhuizen over de aanpak van omissies in het herstelbesluit bestemmingsplan Enkhuizerzand en IJsselmeergebied.

Herstelbesluit bestemmingsplan Enkhuizerzand en IJsselmeergebied
Op 29 september 2020 heeft de gemeenteraad van Enkhuizen een herstelbesluit genomen over het bestemmingsplan Enkhuizerzand en IJsselmeergebied, zie bijlage 1.
Met dit herstelbesluit is onder andere invulling gegeven aan onze reactieve aanwijzing van 5 december 2019.

Aanpassingen naar aanleiding van de reactieve aanwijzing
Op 18 mei 2020 zijn door de gemeente planaanpassingen aan de provincie voorgelegd en is geconstateerd dat daarmee werd voldaan aan de belangrijkste punten van de reactieve zienswijze:
- ✓ In de regels en de verbeelding opnemen van zichtlijnen;
- ✓ Pad en bouwvrije zone direct aan het IJsselmeer;
- ✓ Bebouwingspercentage per bouwperceel.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Deze punten zijn daarbij nader uitgewerkt. Het totaal aantal vakantiewoningen is verlaagd van 200 naar 160. Per bouwperceel is het toegestane bebouwingspercentage verminderd van 35% naar 25%. Bovendien is tegemoet gekomen aan de waterveiligheid, doordat het openbaar pad langs het IJsselmeer tevens als waterkering (dijkje) zal functioneren.

Aanpassingen ten gevolge van ingestelde beroepen en het participatietraject

Er is een aantal wijzigingen doorgevoerd in het plan naar aanleiding van ingestelde beroepen door een aantal partijen/belangenorganisaties tegen het eerdere vaststellingsbesluit. Om tegemoet te komen aan deze ingestelde beroepen en de uitkomsten van een participatietraject met de inwoners van Enkhuizen is een aantal aanpassingen gedaan met betrekking tot:

a. Borging cultuurhistorische waarden;
b. Regeling bedrijfsvoering buitenmuseum Zuiderzeemuseum;
c. Borging landschappelijke waarden en recreatieve mogelijkheden.

In het herstelbesluit is voor wat betreft het deel van de reactieve aanwijzing nog een wijziging doorgevoerd ter waarborging van de belangen van het Zuiderzeemuseum (punt a en b). In de groenstrook tussen het vakantiepark en het Zuiderzeemuseum is de aanduiding 'cultuurhistorie' aangegeven. Dit heeft geen nadelige gevolgen voor het plandeel van de reactieve aanwijzing.
Wat betreft punt c is een belangrijke aanpassing gedaan. De verdeling van de nieuwe standplaatsen op de nieuwe camping is verder onderverdeeld in 160 permanente kampeermiddelen (verplaatsbare en verwijderbare recreatieve nachtverblijven) en 40 niet-permanente kampeermiddelen (tenten en vergelijkbaar).

Redactionele omissies

Ondanks alle nauwkeurigheid is een aantal omissies gevonden in het herstelbesluit van de gemeenteraad van Enkhuizen. Deze zijn echter van redactionele aard, of doen geen geweld aan de invulling van de reactieve aanwijzing. Deze omissies zullen worden hersteld, zoals blijkt uit bijgaande brief van de gemeente Enkhuizen, zie bijlage 2.

Afronding van het proces van de reactieve aanwijzing

Onze instemming met het herstelbesluit van de gemeenteraad van Enkhuizen betekent het beëindigen van het proces van de reactieve aanwijzing. Aangezien bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een beroep loopt tegen de reactieve aanwijzing, zal bij de Afdeling melding worden gemaakt van onze instemming met het herstelbesluit van de gemeenteraad van Enkhuizen.

Tot slot
Door in te stemmen met het op 29 september 2020 door de gemeenteraad van Enkhuizen genomen herstelbesluit bestemmingsplan Enkhuizerzand en IJsselmeergebied verzetten wij ons niet langer tegen het van kracht worden van het bestemmingsplan Enkhuizerzand en IJsselmeergebied.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

1. Herstelbesluit gemeenteraad Enkhuizen over het bestemmingsplan Enkhuizerzand en IJsselmeergebied
2. Brief van de gemeente Enkhuizen met de toezegging over de aanpak omissies herstelbesluit

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Enkhuizen
t.a.v. dhr. J. Eenkoren
Postbus 11
1600 AA Enkhuizen

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr. J.H.G Buter
BEL/RO

Telefoonnummer +31235143637
buteru@noord-holland.nl

Verzenddatum

26 NOV. 2020

Kenmerk
1140845/1524614

Uw kenmerk
723199

Betreft: Herstelbesluit bestemmingsplan Enkhuizerzand en IJsselmeergebied

Geacht college,

Hierbij informeren wij u dat wij op 17 november 2020 hebben ingestemd met het door uw gemeenteraad op 29 september 2020 genomen herstelbesluit bestemmingsplan Enkhuizerzand en IJsselmeergebied.
Daarbij gaan wij er vanuit dat de geconstateerde omissies in het herstelbesluit nog worden hersteld, zoals u heeft aangegeven in uw brief van 6 november 2020 (zaaknummer 723199).

Wij spreken onze waardering uit voor de wijze waarop u zich heeft ingezet om onze kritiekpunten te verwerken.

Wij hebben de Afdeling bestuursrechtsprak van de Raad van State bericht dat wij instemmen met het herstelbesluit van uw raad. Gelet op het feit dat het beroep van OREZ tegen de reactieve aanwijzing nog loopt, zullen wij op 30 november 2020 op de zitting aanwezig zijn.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Provincie Noord-Holland

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

INGEKOMEN 25 NOV. 2020

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
mw. T. Dijkers
BEL/RO

Telefoonnummer +31235144415
dijkerst@noord-holland.nl

Verzenddatum
25 NOV. 2020

Kenmerk
1470483/1470487

Uw kenmerk

Betreft: Rapportage Monitor Woningbouw 2020 en onderzoek Wachttijden voor sociale huurwoningen in Noord-Holland

Geachte leden,

Graag informeren wij u over de Monitor Woningbouw 2020 en het onderzoek Wachttijden voor sociale huurwoningen in Noord-Holland.

Inleiding
Jaarlijks wordt de Monitor Woningbouw uitgevoerd om inzicht te krijgen in:

- de voortgang van de woningbouwproductie;
- de ontwikkeling van de plancapaciteit op korte en langere termijn in Noord-Holland, in relatie tot de ontwikkelingen in de woningbehoefte (bevolkingsprognoses).

In de Monitor Woningbouw wordt ook per regio een overzicht gegeven van deze ontwikkelingen. De Monitor Woningbouw baseert zich op onze meest actuele bevolkingsprognose.

Het onderzoek Wachttijden sociale huurwoningen in Noord-Holland is uitgevoerd omdat de druk op de woningmarkt neemt alsmaar toeneemt, met name in de sociale huursector. Regelmatig verschijnen er berichten in de media over lange wachttijden voor corporatiewoningen. Deze rapportage biedt inzicht in de actuele wachttijden van corporatiewoningen in de provincie Noord-Holland en geeft een beeld van hoe deze wachttijden zich verhouden tot de woningbouwopgave in Noord-Holland.

De Monitor Woningbouw en het onderzoek Wachttijden sociale huurwoningen in Noord-Holland staan los van elkaar, maar vormen samen een nog completer beeld van vraag en aanbod van wonen in Noord-Holland.

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

De Monitor Woningbouw 2020 en het onderzoek Wachttijden voor sociale huur in Noord-Holland vindt u op https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Bouwen_wonen/Woonbeleid.

Samenvatting Monitor Woningbouw 2020
In 2019 zijn nagenoeg evenveel nieuwbouwwoningen gebouwd als in het jaar ervoor, namelijk circa 14.000. De nieuwbouwproductie in Noord-Holland Zuid en in Noord-Holland Noord was eveneens ongeveer gelijk in beide jaren, respectievelijk 11.600 en 2.300. Voor het derde jaar op rij is de nieuwbouw gelijk dan wel groter dan de huishoudensgroei. De afgelopen drie jaar kwamen er jaarlijks gemiddeld 1.350 meer nieuwbouwwoningen bij dan huishoudens. In Noord-Holland is nog steeds sprake van een substantiële inhaalvraag van 10.400 woningen, maar deze is hierdoor wel afgenomen. De inhaalvraag is het aantal woningen dat bovenop de verwachte vraag naar woningen gebouwd zou moeten worden om de (demografische) druk op de woningmarkt te laten afnemen.

Sinds het begin van de coronacrisis in maart van dit jaar is de bevolkingsgroei in Nederland en Noord-Holland sterk gedaald en was er zelfs sprake van een bevolkingskrimp in de maanden maart tot mei, met name door de afname van de buitenlandse migratie. Zolang de coronapandemie voortduurt zal de verwachte bevolkingsgroei waarschijnlijk niet gehaald worden. Op de korte termijn valt daardoor de huishoudensgroei lager uit en daarmee valt ook de toename van de woningbehoefte lager uit. Gezien het huidige woningtekort en de druk op de woningmarkt is het echter wel belangrijk door te blijven bouwen om de druk op de woningmarkt terug te dringen. Ook valt te verwachten dat als de coronacrisis voorbij is, de bevolkingsgroei weer aantrekt.

Het aantal verleende bouwvergunningen tot en met het tweede kwartaal van 2020 vertoont per saldo voor Noord-Holland een dalende lijn vanaf eind 2018. Hierbij is het beeld per regio wel verschillend. In 2019 zijn er in totaal circa 7.800 vergunningen verleend. Dat is een afname ten opzichte van 2018, waarin circa 9.300 vergunningen werden verleend. Naar verwachting zal de nieuwbouwproductie de komende 2 jaar dan ook gaan dalen.

Positief is dat in alle regio's op papier voldoende capaciteit aanwezig is, zowel voor de behoefte tot 2030 als de behoefte tot 2040. Dit is inclusief de inhaalvraag. Ook is de plancapaciteit in Noord-Holland toegenomen ten opzichte van 2019. De totale netto plancapaciteit is 426.600 woningen. Dat zijn 30.800 woningen meer dan in 2019. Deze toename zit zowel in de harde plannen als (grotendeels) in de zachte plannen en is bijna evenredig verdeeld over Noord-Holland Noord en Zuid.

Zorgen voor (ruim) voldoende harde plancapaciteit is een randvoorwaarde om op korte termijn van plan tot voldoende productie te komen en te kunnen voldoen aan de woningbouwopgaven. Harde

plancapaciteit omvat woningbouwplannen die zijn vastgesteld in een bestemmingsplan en waar bouwen planologisch gezien mogelijk is. In vergelijking met vorig jaar is de harde capaciteit in Noord-Holland met 7.800 woningen toegenomen. Toch blijft het zaak dat, juist op korte termijn, een gedeelte van de zachte plancapaciteit hard wordt én dat het aantal verleende bouwvergunningen omhoog gaat, zodat er daadwerkelijk gebouwd kan worden.

Tabel 1 geeft een overzicht van de woningbehoefte in relatie tot de plancapaciteit per regio.

Tabel 1: Woningbehoefte 2020-2040 en plancapaciteit (Bron: PNH/Rigo)

	Indicatieve Woningbehoefte 2020-2025	2020-2030	2020-2040	Netto plancapaciteit	Hard	Zacht
Kop van Noord-Holland	1.300	1.600	0	7.300	1.900	5.300
Westfriesland	3.700	6.300	6.700	14.000	4.000	9.900
Regio Alkmaar	4.900	7.800	8.800	33.500	7.900	25.600
Zaanstreek-Waterland	6.500	11.900	19.400	41.200	5.700	35.500
Amsterdam	25.700	51.300	96.000	226.600	55.500	171.100
Amstelland-Meerlanden	10.500	18.500	28.600	59.900	8.800	51.200
IJmond/Zuid-Kennemerland	6.300	11.700	19.100	25.400	4.300	21.100
Gooi- en Vechtstreek	4.300	7.200	9.300	18.900	5.200	13.800
Totaal Noord-Holland	**63.200**	**116.400**	**187.500**	**426.600**	**93.300**	**333.300**
Totaal MRA	**64.800**	**122.600**	**211.000**	**450.500**	**100.700**	**349.800**

*o.b.v. de Bevolkingsprognose Noord-Holland 2019-2040

** Getallen zijn afgerond op honderdtallen. Hierdoor kan het voorkomen dat getallen niet precies bij elkaar optellen (of overeenkomen met andere tabellen).

Onderzoek Wachttijden sociale huurwoningen Noord-Holland

In dit onderzoek stonden deze vragen centraal:

- Wat is een goede indicator voor wachtduur? (inschrijfduur, zoekduur, slaagkans e.d.)
- Wat zijn de huidige wachttijden in Noord-Holland per gemeente en regio?
- Hoe verhoudt de wachttijd zich tot de woningbouwopgave in Noord-Holland (zowel in Noord als in Zuid/MRA als op regioniveau)?

De onderzoekers bieden inzicht in de lokale en regionale wachttijden en bieden handvatten om deze te verlagen. Opties zijn volgens hen:

- Het uitvoeren van regionale woningmarktonderzoeken waarin wordt ingeschat hoeveel sociale huurwoningen er moeten worden gebouwd om aan de extra behoefte te voldoen.
- Meer sociale huurwoningen bouwen dan de extra behoefte aan sociale huurwoningen als gevolg van de huishoudensontwikkeling.
- Nieuwbouw van koopwoningen en huurwoningen in het middensegment (mits met de nieuwbouw een verhuisketen op gang wordt gebracht waardoor uiteindelijk extra aanbod wordt gecreëerd in de sociale huursector).

In bijlage 2 vindt u onze beleidsreactie op het rapport. De opgave is vrijwel overal groot. Op regionaal niveau kan het beste bepaald worden wat de juiste strategie is in kwantitatief en kwalitatief opzicht. In vrijwel alle regio's is betaalbaarheid een belangrijk thema in het woonakkoord. Er zijn grote regionale en/of lokale verschillen in de woningvoorraad. Het realiseren van voldoende betaalbare woningen betreft een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Wel nemen we betaalbaarheid als een belangrijk aandachtspunt mee in het Deltaplan Wonen.

Tot slot

Het is duidelijk dat er meer woningbouwproductie nodig is in Noord-Holland. Hier dragen wij op verschillende manier aan bij. Zo hebben we het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk bouwen en Versnellen Woningbouwproductie (UVP) dat is vastgesteld op 12 december 2017. Het college heeft in de uitvoering hiervan op 10 september 2019 een subsidieregeling opengesteld voor personele ondersteuning voor Noord-Holland Noord. Voor Noord-Holland Zuid loopt sinds 2017 een soortgelijke regeling. Momenteel herijken we de regelingen, om te zien of er aanpassingen nodig zijn om nog beter aan te kunnen sluiten op de versnellingsbehoefte.

Dit jaar is de Woonagenda 2020-2025 vastgesteld, waarin de beleidsacties voor de komende jaren worden benoemd. Met de regio's zetten wij in op het sluiten van woonakkoorden. We zetten daarbij in op het adaptief programmeren van woningbouw aan de hand van de Leidraad Adaptief Programmeren Noord-Holland, bijlage 2 uit de Woonagenda. Wij hebben u recent geïnformeerd over de voortgang van de Woonagenda (zie brief 1353159/1507511).

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

- Overzicht per regio: uitkomst Monitor Woningbouw 2020
- Beleidsreactie op het Rapport Wachttijden voor sociale huurwoningen in Noord-Holland

Bijlage 1 - Overzicht per regio: uitkomst Monitor Woningbouw 2020

Hieronder vindt u de resultaten van de Monitor Woningbouw 2020 per regio.

Kop van Noord-Holland

In de Kop van Noord-Holland is er voldoende plancapaciteit om aan de woningbehoefte te voldoen (ook wanneer de inhaalvraag wordt opgeteld bij de groei van de woningbehoefte). De harde plancapaciteit is ruim voldoende, en is zelfs groter dan de voorspelde woningbehoefte tot 2030.

Het aantal verleende bouwvergunningen is in 2019 met circa 20% gedaald ten opzichte van 2018. Ten opzichte van de groei van de woningbehoefte is de vergunningverlening nog op voldoende niveau.

Westfriesland

Er is voldoende plancapaciteit aanwezig om te voldoen aan de woningbehoefte tot 2040 (ook wanneer de inhaalvraag wordt opgeteld bij de groei van de woningbehoefte). De groei van de woningbehoefte zit voornamelijk voor/tot 2030. Het is dus wel van belang dat een deel van de zachte plannen op korte termijn hard wordt.

In 2019 is het aantal verleende bouwvergunningen ongeveer een kwart gedaald ten opzichte van het jaar ervoor. Naar verwachting zal de productie daarom de komende tijd gaan afnemen.

Regio Alkmaar

In de regio Alkmaar is voldoende plancapaciteit aanwezig om in de woningbehoefte te voorzien tot 2040 (ook wanneer de inhaalvraag wordt opgeteld bij de groei van de woningbehoefte). Een groot gedeelte van de plancapaciteit is hard (circa 90% van de woningbehoefte tot 2040 is hard, dit is 77% wanneer de inhaalvraag bij de woningbehoefte wordt opgeteld).

Na een gestage stijging de drie jaren ervoor is het aantal verleende bouwvergunningen in 2019 gedaald. Naar verwachting zal deze daling ook in de productie van de komende 2 jaar te zien zijn.

Zuid-Kennemerland/IJmond

Er is voldoende plancapaciteit om in de woningbehoefte te voorzien tot 2040 (ook wanneer de inhaalvraag wordt opgeteld bij de groei van de woningbehoefte). Het is echter van belang dat op korte termijn een

gedeelte van de zachte plancapaciteit wordt omgezet in harde plannen. Op die manier kan worden voorzien in de behoefte tot 2025/2030.

In 2019 was de netto groei van de woningvoorraad[1] 1.550 woningen, dat is meer dan de RAP-afspraak (1.230 woningen).

Het aantal verleende bouwvergunningen is in 2017 fors gestegen t.o.v. de voorgaande jaren. Echter in 2018 is het aantal met ongeveer een derde weer afgenomen t.o.v. 2017 in Zuid-Kennemerland, in de IJmond was de daling wat minder groot. In 2019 is het aantal verleende vergunningen in de IJmond gehalveerd ten opzichte van 2018, in Zuid-Kennemerland is het aantal gelijk gebleven aan 2018. Naar verwachting zal de productie eenzelfde trend vertonen de komende 2 jaar. Dit is gezien de woningbehoefte geen gewenste ontwikkeling.

Zaanstreek-Waterland

Er is voldoende plancapaciteit om tot 2040 in de woningbehoefte te voorzien (ook wanneer de inhaalvraag wordt opgeteld bij de groei van de woningbehoefte). Het is echter van belang dat op korte termijn een gedeelte van de zachte plancapaciteit wordt omgezet in harde plannen, zodat voorzien kan worden in de behoefte tot 2025/2030.

Het aantal verleende bouwvergunningen is in de regio Waterland ruim verdrievoudigd in 2019 ten opzichte van 2018. In Zaanstad is het aantal bouwvergunningen met ongeveer een kwart gedaald in 2019. Dit is gezien de woningbehoefte geen gewenste ontwikkeling.

Amsterdam

In Amsterdam is op papier voldoende capaciteit aanwezig om tot 2040 in de woningbehoefte te voorzien (ook wanneer de inhaalvraag wordt opgeteld bij de groei van de woningbehoefte). Het merendeel van deze capaciteit bestaat uit zachte (potentiële) plannen. Er moet voor een deel van de locaties nog worden onderzocht of woningbouw daar mogelijk en wenselijk is. Echter met de harde plancapaciteit wordt voorzien in de behoefte tot 2030.

Na een piek in 2015 is het aantal verleende bouwvergunningen in 2016 gedaald en in de jaren erna ongeveer gelijk gebleven (tussen de 3.000 en 3.500). In 2019 is het gedaald naar 2.500.

Hierbij moet opgemerkt worden dat dit geen volledig beeld geeft[2], en ligt het daadwerkelijke aantal waarschijnlijk hoger. Amsterdam geeft aan dat bij de levering van gegevens aan het CBS aantallen vergunningen ontbreken om verscheidene redenen (o.a. onduidelijkheid

[1] = bruto productie - (sloop, overige onttrekkingen, en correcties)
[2] https://amsterdam.raadsinformatie.nl/modules/4/schriftelijke%20vragen/586331

over gehanteerde definities). Hierdoor geven de CBS gegevens onvoldoende inzicht in het daadwerkelijk aantal woningen waarvoor een vergunning is afgegeven en geeft is/geeft dit onvoldoende indicatie voor de (toekomstige) bouwproductie. Amsterdam werkt aan het verbeteren van de juistheid van de gegevens.

Amstelland-Meerlanden

Er is voldoende plancapaciteit om in de woningbehoefte te voorzien tot 2040 (ook wanneer de inhaalvraag wordt opgeteld bij de groei van de woningbehoefte). Het is echter wel van belang dat op korte termijn een aanzienlijk deel van de zachte plancapaciteit wordt omgezet in harde plannen, zodat voorzien kan worden in de behoefte tot 2025/2030.

In Amstelland-Meerlanden is het aantal verleende bouwvergunningen in 2019 bijna gehalveerd ten opzichte van 2018. Dit is gezien de woningbehoefte geen gewenste ontwikkeling.

Gooi en Vechtstreek

Er is voldoende plancapaciteit aanwezig om tot 2040 te voldoen aan de woningbehoefte (ook wanneer de inhaalvraag wordt opgeteld bij de groei van de woningbehoefte). Voor de periode 2025-2030 is het van belang dat (een gedeelte van de) zachte plannen hard worden

RAP afspraak: Bruto toevoeging van aantal woningen: gemiddeld 925 per jaar (2016-2020), waarvan:

- 750 woningen door nieuwbouw
- 175 woningen door transformatie (toevoeging anderszins CBS) (=19%)

In de afgelopen 4 jaar lag de bruto productie hoger dan de RAP-afspraak. De netto groei van de woningvoorraad was, afgezien van het jaar 2018, ook groter dan de RAP-afspraak. In 2019 was de bruto productie ongeveer 1.500 woningen (nieuwbouw en transformatie), dat is hoger dan de RAP-afspraak. De transformatie bedroeg 19%. Dat is gelijk aan de RAP-afspraak. De netto groei van de woningvoorraad was 1.000 woningen. Het aantal verleende bouwvergunningen vertoont sinds 2015 een geleidelijke afname naar verwachting zal de productie een zelfde trend laten zien.

Bijlage 2: Beleidsreactie onderzoek Wachttijden voor sociale huurwoningen in Noord-Holland

Registratienummer onderzoeksrapport: 1470483-1517308
Registratienummer beleidsreactie: 1470483-1517312

Dit onderzoek is uitgevoerd door RIGO in het kader van de Woonagenda 2020 - 2025, **Actiepunt 8 G: We verkennen de mogelijkheden om ook vraag en aanbod van sociale huurwoningen, met aandacht voor wachtlijsten en slaagkansen, en het aanbod voor flexwoningen in de monitoring op te nemen.** Het aanbod aan flexwoningen in de woningbouwplannen wordt met ingang van dit jaar al gemonitord.

Centraal stonden de vragen:

- Wat is een goede indicator voor wachtduur? (inschrijfduur, zoekduur, slaagkans e.d.)
- Wat zijn de huidige wachttijden in Noord-Holland per gemeente en regio?
- Hoe verhoudt de wachttijd zich tot de woningbouwopgave in Noord-Holland (zowel in Noord als in Zuid/MRA als op regioniveau)?

Het onderzoek laat zien dat de opgave vrijwel overal groot is. De onderzoekers bieden drie handvatten om de wachttijden te verlagen (zie paragraaf 'gevolgen voor beleid' verderop in dit document). Op regionaal niveau kan het beste bepaald worden wat de beste strategie is in kwantitatief en kwalitatief opzicht.

Reacties uit de regio's
Het rapport is in concept toegestuurd aan onze contactpersonen Wonen in de regio's om de reacties te peilen, vóór vaststelling en openbaarmaking van het rapport. Gemeenten hebben gebruik gemaakt van deze informele reactiemogelijkheid. Het rapport is vervolgens op onderdelen aangepast/genuanceerd.

De meeste regio's herkennen de informatie uit het rapport. Ze vinden de informatie helder, toegankelijk en inzichtelijk. Wel dragen diverse regio's nuanceringen aan, bijvoorbeeld dat op korte termijn veel nieuwe woningen worden opgeleverd of het woningtoewijzingssysteem wordt aangepast. De oplevering van een bepaald complex kan inderdaad voor een tijdelijke verlaging van de wachttijd zorgen, het gaat ons echter om de trend op wat langere termijn.

Andere opmerkingen betreffen het feit dat een aantal woningzoekenden bovengemiddeld veel reageren, maar zelden een woning accepteren, waardoor de zoekduur relatief hoog uitpakt, terwijl men blijkbaar slechts op zoek is naar 'de ideale woning'. Dit zegt echter vooral iets over de kieskeurigheid van sommige woningzoekenden met veel inschrijfduur, terwijl spoedzoekers met weinig inschrijfduur geen woning aanboden krijgen en dus ook niet kunnen weigeren.

Ook geeft het rapport volgens enkele reacties onvoldoende weer dat sommige regio's 'historische inschrijftijd' en 'historische woonduur' hanteren als middel om doorstroom te bevorderen, waardoor de zoekduur onevenredig hoog uitpakt in dit rapport. Naar aanleiding van deze opmerkingen zijn op enkele plaatsen in het rapport nuanceringen aangebracht.

Tenslotte wordt opgemerkt dat in sommige regio's andere aanbieders van sociale huurwoningen actief zijn, naast corporaties. Dat valt buiten de scope van dit onderzoek. Het aandeel sociale huur van niet-corporaties is overigens niet zo groot, zeker buiten Amsterdam.

Daarnaast zijn enkele feitelijke onjuistheden aangepast in het rapport na opmerkingen uit de regio's.

Gevolgen voor beleid
Door de verschillende omstandigheden per regio is het niet goed mogelijk om in het rapport dwingende adviezen voor te schrijven. Dit rapport vormt vooral een goed startpunt voor nadere verkenningen in de regio's. De onderzoekers bieden inzicht in de lokale en regionale wachttijden en bieden handvatten om deze te verlagen.

Opties zijn volgens hen:

- Het uitvoeren van regionale woningmarktonderzoeken waarin wordt ingeschat hoeveel sociale huurwoningen er moeten worden gebouwd om aan de extra behoefte te voldoen.
- Meer sociale huurwoningen bouwen dan de behoefte aan sociale huurwoningen als gevolg van de huishoudensontwikkeling.
- Nieuwbouw van koopwoningen en huurwoningen in het middensegment toevoegen (mits met de nieuwbouw een verhuisketen op gang wordt gebracht waardoor uiteindelijk extra aanbod wordt gecreëerd in de sociale huursector).

Gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor het realiseren van sociale huurwoningen. Dit doen zij samen met woningcorporaties, waarmee zij prestatieafspraken maken. Veel gemeenten hebben al een beeld van de situatie in hun gemeente –vrijwel overal is er een tekort - en zetten al in op het terugdringen van de wachttijden. Of dat gebeurt via het realiseren van meer sociale huurwoningen of (ook) via nieuwbouw van koopwoningen en huurwoningen in het middensegment: dat is aan de gemeenten. Vanuit het Uitvoeringsprogramma binnenstedelijk bouwen en versnellen woningbouw helpt de provincie gemeenten om de woningbouw te versnellen, onder andere met de flexibele schil. Via de flexibele schil is, met cofinanciering van de provincie, in zowel Noord-Holland Noord als in de MRA extra personele capaciteit en expertise ingezet om de bouwproductie te versnellen.

Bij het opstellen van de woonakkoorden en het actualiseren van woningbouwprogrammeringen (een proces dat eind 2020 in alle regio's in volle gang is) kan gebruik worden gemaakt van de inzichten uit het rapport, om een op de regionale situatie afgestemd beleid te voeren. Voor het doen van vervolgonderzoek kunnen de regio's gebruik maken van subsidie van de provincie, vanuit de Uitvoeringsregeling woonakkoorden.

Lange wachttijden vormen vooralsnog geen aanleiding voor de provincie om de woningbehoeftecijfers aan te passen. Die zijn immers puur demografisch bepaald en alleen kwantitatief. Wel kunnen over het realiseren van sociale huurwoningen afspraken worden gemaakt in de woonakkoorden.

Monitoring
Door de verschillende omstandigheden per regio is het niet goed mogelijk om dit soort gegevens in onze monitoring op provinciaal niveau te verwerken. Bovendien is het realiseren van sociale huurwoningen in eerste instantie een taak van de gemeenten en corporaties, die hierover samen prestatieafspraken maken. Wel maken we afspraken over inzet op sociale huur in woonakkoorden.

Indien blijkt dat er behoefte aan bestaat kunnen we het onderzoek naar wachttijden voor sociale huurwoningen periodiek herhalen.

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4947
Extern Zaak ID	1517147
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	17
Omschrijving	Wonen: Woonakkoord Westfriesland (B-agenda 11-01-2021)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

In de provinciale Woonagenda (2020-2025) staat dat de provincie in woonakkoorden afspraken met regiogemeenten maakt over woningbouw, programmering en de fasering van woningbouwplannen. Het woonakkoord voor Westfriesland is de eerste van een nieuwe afsprakenreeks tussen de regio's en de provincie. In dit woonakkoord staan de gezamenlijke woonopgaven met daaraan gekoppeld de afspraken en acties.

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. D.P. Valk
BEL/RO

Telefoonnummer 023-5143804
valkd@noord-holland.nl

Verzenddatum
26 NOV. 2020

Kenmerk
1517147/1517148

Uw kenmerk

Betreft: woonakkoord Westfriesland 2020-2025

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u deze brief (met bijlagen) ter bespreking op de B-agenda van de commissie Ruimte, Wonen en Klimaat van 11 januari 2021 te plaatsen.

Wat is de reden?

De gedeputeerde heeft toegezegd het eerste woonakkoord dat we als provincie aangaan met regiogemeenten met de commissie te bespreken. Het betreft het woonakkoord van de regio Westfriesland.

Wat vragen wij aan de commissie?

Kennis te nemen van het woonakkoord van de regio Westfriesland (zie de bijlagen), te reflecteren hierop en aandachtspunten mee te geven voor de woonakkoorden van de andere regio's die in voorbereiding zijn.

Om welk GS-besluit gaat het?

24 november 2020,

1. Het woonakkoord Westfriesland 2020-2025 aan te gaan met de colleges van burgemeester en wethouders van Hoorn, Koggenland, Medemblik, Opmeer, Drechterland, Stede Broec en Enkhuizen.
2. Bijgevoegde brief aan de regio Westfriesland te zenden.
3. Het woonakkoord Westfriesland 2020-2025 ter bespreking aan de commissie RWK aan te bieden door middel van bijgevoegde brief.

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

4. Bijgevoegde brief aan het Platform Woningcorporaties West-Friesland te zenden.

Op grond waarvan wordt dit voorstel gedaan?

De Omgevingsvisie NH2050 vormt het kader, de Woonagenda is een uitwerking daarvan en vormt onze uitvoeringsagenda voor de komende vijf jaar. In het eerste actiepunt in de Woonagenda is opgenomen dat de provincie met de regio's via "woonakkoorden" afspraken met regio's wil maken over woningbouw, programmering en fasering van woningbouwplannen. De provincie is als eerste met de regio Westfriesland een woonakkoord aangegaan. Dat wil niet zeggen dat de andere regio's vergelijkbare akkoorden zullen opstellen. De woonakkoorden zijn vormvrij en de regio specifieke opgaven staan centraal.

Het woonakkoord van Westfriesland voldoet aan provinciaal beleid en regelgeving. Het is geen statisch document. De acties en afspraken kunnen in overleg met de regio worden aangepast onder invloed van actuele ontwikkelingen. Wij zullen regelmatig, zo vaak als nodig, met de regio de voortgang bespreken.

Is dit eerder behandeld in een commissie of in PS?

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

Wat zijn de effecten van het voorstel?

Met het woonakkoord geven we samen met de regio invulling en uitvoering aan het regiospecifieke woonbeleid voor de komende 5 jaar, zodanig dat de woningmarkt goed functioneert en het wonen optimaal bijdraagt aan het versterken van de kwaliteiten van de regio.

Het woonakkoord bevat een gezamenlijk beeld van de opgaven met afspraken en acties, over die vraagstukken waar de regio en de provincie elkaar nodig hebben. Het betreft zowel de nieuwbouw als de revitalisering van de bestaande bouw. Tevens zijn er afspraken gemaakt over de plannen voor woningbouw in het landelijk gebied.

Het woonakkoord Westfriesland is een bouwsteen voor het traject woondeal NHN met het Rijk. Er staan ook diverse samenwerkingsverzoeken met het Rijk in opgenomen.

Wat zijn de financiële aspecten/risico's

Op basis van dit woonakkoord kan de regio per 1 januari 2021 financiële ondersteuning bij de provincie aanvragen via de Uitvoeringsregeling Woonakkoorden NH 2020 voor de in het woonakkoord benoemde acties. Voorlopig is de inschatting dat de regio rond de €150.000,- aan subsidie zal aanvragen in 2020/2021.

Met wie is dit intern afgestemd?

Het woonakkoord is breed intern afgestemd (relatie met beleid en projecten in de regio Westfriesland en sectoraal). Tenslotte hebben we een verkennende sessie in het Provinciaal Ruimtelijk Initiatieven Platform (PRIP) over het akkoord georganiseerd. De uitkomsten zijn verwerkt in het akkoord en worden betrokken bij de uitvoering.

Hoe heeft (burger)participatie plaatsgevonden?

Er heeft geen burgerparticipatie plaatsgevonden over het woonakkoord. Wel heeft er een consultatie plaatsgevonden met marktpartijen als corporaties, bouwers, ontwikkelaars en makelaars. Hierbij was ook het Hoogheemraadschap betrokken.

Wanneer en hoe is over dit besluit gecommuniceerd?

We organiseren als provincie en regio gezamenlijk de communicatie over het woonakkoord.

Er worden na de besluitvorming van de colleges van alle gemeenten diverse social media activiteiten uitgevoerd en een gezamenlijk persbericht (in november/december 2020). Na bespreking in alle gemeenteraden gaan we een gezamenlijk startmoment organiseren in het eerste kwartaal van 2021. Dat wordt nog nader uitgewerkt.

Wanneer evalueren wij dit besluit?

Een evaluatie van de Provinciale Woonagenda is voorzien in 2024. In deze evaluatie betrekken we ook de evaluatie van de woonakkoorden (als actiepunt 1 van de Woonagenda).

Wat is de link met Europa?

Niet van toepassing.

Vervolgprocedure

Er wordt uitvoering gegeven aan de actiepunten en afspraken in het Woonakkoord Westfriesland 2020-2025. De woonakkoorden van de

andere regio's worden aan u ter informatie toegestuurd. Ze worden in het eerste kwartaal van 2021 verwacht. Voor nadere informatie zie de voortgangsrapportage over de Provinciale Woonagenda (met nummer 1353159/1507511).

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

- Woonakkoord Westfriesland 2020-2025 met bijlagen
- Brief aan regio Westfriesland

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Platform Woningcorporaties West-Friesland

P/a Postbus 90
1693 ZH Wervershoof

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
mw. D.P. Valk
BEL/RO

Telefoonnummer 023-5143804
valkd@noord-holland.nl

Verzenddatum

26 NOV. 2020

Kenmerk
1517147/1523589

Uw kenmerk

Betreft: Woonakkoord Westfriesland

Geachte leden van het Platform Woningcorporaties West-Friesland,

U heeft aan ons en aan de zeven colleges van de Westfriese gemeenten een brief geschreven met uw eerste inhoudelijke reactie op het woonakkoord Westfriesland 2020-2025. U vraagt hierin onder andere aandacht voor de grote vraag naar sociale huurwoningen en betaalbare koopwoningen in de regio en wilt graag met ons hierover in gesprek.

Wij zijn met de colleges van de zeven Westfriese gemeenten op 24 november jl. het woonakkoord aangegaan. Dit is een levend document. Indien nodig stellen we gezamenlijk acties en afspraken bij. Wij zijn blij met uw bereidheid om de opgave in de woningmarkt en de bijbehorende problematiek samen aan te pakken, zowel in de nieuwbouw als de revitalisering van de bestaande bouw. Wij gaan dan ook graag in op uw uitnodiging.

Wij wijzen u er op dat de regionale afspraken wonen naast het woonakkoord ook een regionale woningbouwprogrammering bevat.

Regionale woningbouwprogrammering
In een woningbouwprogrammering geeft de regio aan hoeveel en welke typen woningen (o.a. (sociale) huur en koop in verschillende prijscategorieën, grondgebonden woningen en appartementen) zij de komende jaren gaat bouwen. Ze nemen ook een fasering hierin op. Hiermee wordt, in lijn met de regio-specifieke doelstellingen, ervoor zorggedragen dat de toe te voegen woningen aansluiten bij de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte in de betreffende regio. Een regionale woningbouwprogrammering geeft daarmee inzicht in de te ontwikkelen woningbouwplannen en helpt bij het beoordelen van nieuwe plannen. De programmering is flexibel en kan regelmatig aangepast 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

De gemeenten in de regio Westfriesland hebben afgesproken zachte plannen (dus waar nog geen bestemmingsplan voor is vastgesteld) te beoordelen aan de hand van hun Westfries Afwegingskader Wonen. De uitkomst van de beoordeling van plannen via deze methode is de woningbouwprogrammering. De regio werkt hier al naar tevredenheid mee. Het Afwegingskader Wonen Westfriesland dateert uit 2017, en is in 2019 aangevuld met kwalitatieve gegevens. Het Afwegingskader bevat een aantal criteria die u noemt in uw brief, zoals het bieden van voldoende ruimte voor betaalbaar wonen en het bieden van een toevoeging vanwege de doelgroep woningzoekenden waarvoor het wordt gebouwd. Aan dit Afwegingskader lag een regionaal woningbehoefteonderzoek uit 2018 ten grondslag. Het Afwegingskader zal overeenkomstig de afspraken in het woonakkoord worden geactualiseerd.

Woonakkoord Westfriesland 2020-2025
In het woonakkoord is onder andere afgesproken dat we als provincie met de gemeenten en in samenwerking met de markt aan de slag gaan met adaptief programmeren volgens de principes zoals benoemd in de Provinciale Woonagenda. Gezamenlijk zetten we in op het daadkrachtig oplossen van knelpunten zodat de regio het streven om jaarlijks minimaal 900 woningen op te leveren, haalt.

Ook hechten wij grote waarde aan de afspraak in het woonakkoord om samen te kijken naar nieuwe kansrijke locaties voor woningbouw binnen beleid en regelgeving voor de lange(re) termijn. We kijken naar potentiële woningbouwlocaties in samenhang met aanverwante relevante thema's als klimaatadaptatie, bereikbaarheid en werkgelegenheid en de ontwikkeling van de regio als een aantrekkelijke en duurzame woon- en leefomgeving.

In de regio ligt circa 25 % van de totale planvoorraad in het landelijk gebied en 75% binnenstedelijk. We hebben gezamenlijk naar deze plannen (voor zover inhoudelijk bekend) voor de periode van het woonakkoord gekeken vanuit beleid en regelgeving en daarover afspraken gemaakt.

Betrokkenheid en planning
Wij hebben het besluit genomen dat het woonakkoord wordt aangegaan tussen de publieke partijen, dat wil zeggen de gemeenten en de provincie. Omdat wij de rol van alle partijen op de woningmarkt van grote waarde vinden, zijn wij op zoek naar een manier om ook met u een verbintenis aan te gaan voor de periode van het woonakkoord 2020-2025. Hierover gaan we ook graag met de gemeenten en u in gesprek en wij zullen u hiervoor binnenkort benaderen.

Onze planning is gericht op bespreking van het woonakkoord in de gemeenteraden en in onze Statencommissie eind 2020 en in het eerste kwartaal van 2021, waarna wij een startmoment gaan organiseren voor onze woonpartners.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Kopie aan Gemeenten Westfriesland p/a gemeente Hoorn

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Aan de colleges van Burgemeester en Wethouders van de Westfriese gemeenten
P/a gemeente Hoorn
Postbus 603
1620 AR Hoorn

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
mw. D.P. Valk
BEL/RO

Telefoonnummer 023-5143804
valkd@noord-holland.nl

Verzenddatum
26 NOV. 2020

Kenmerk
1517147/1517149

Uw kenmerk

Betreft: Woonakkoord Westfriesland 2020-2025

Geachte colleges van de Westfriese gemeenten,

Hierbij willen wij u informeren over ons collegebesluit van 24 november jl. om het woonakkoord Westfriesland 2020-2025 aan te gaan met de colleges van burgemeester en wethouders van Hoorn, Koggenland, Medemblik, Opmeer, Drechterland, Stede Broec en Enkhuizen.

Allereerst complimenteren wij u dat de regio Westfriesland de eerste regio is met wie wij een woonakkoord aangaan. Het akkoord is in een goede samenwerking met ons en in overleg met de marktpartijen tot stand gekomen. De acties en afspraken voldoen aan provinciaal beleid en regelgeving en wij committeren ons hieraan.

Als provincie hebben we als doelstelling in de Provinciale Woonagenda geformuleerd: "De Provincie Noord-Holland wil zorgen voor voldoende betaalbare, duurzame en toekomstbestendige woningen voor alle doelgroepen". Het woonakkoord geeft een goede regio specifieke invulling aan deze doelstelling. Het bevat ons gezamenlijk beeld over de opgaven voor de nieuwbouw, bestaande bouw en overige opgaven, zoals de huisvesting van buitenlandse werknemers. De vraagstukken zijn benoemd waar de regio en de provincie elkaar nodig hebben. Voor diverse opgaven liggen er ook samenwerkingsverzoeken richting het Rijk. Deze worden meegenomen in het traject van de Woondeal NHN.

Inhoud van de afspraken en acties
We kijken er met name naar uit om samen met de gemeenten en de markt aan de slag te gaan met adaptief programmeren volgens de principes zoals benoemd in de Provinciale Woonagenda. Gezamenlijk gaan we inzetten op het daadkrachtig oplossen van knelpunten zodat de regio het streven om jaarlijks minimaal 900 nieuwe woningen op te

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

leveren, haalt. Ook hechten wij grote waarde aan de afspraak om samen te kijken naar nieuwe kansrijke locaties voor woningbouw in de vorm van ambitietafels. Het is wenselijk om samen potentiële woningbouwlocaties te verkennen in samenhang met aanverwante relevante thema's als klimaatadaptatie, bereikbaarheid en werkgelegenheid en de ontwikkeling van de regio als een aantrekkelijke en duurzame woon- en leefomgeving.

Wat betreft verduurzaming van nieuwbouw gaan we inzetten op het stimuleren van zoveel als mogelijk klimaatneutraal, klimaatadaptief, circulair, natuur en landschapsinclusief en bereikbaar (auto/ov) zijn, voor zover dit de realisatie van sociale huurwoningen en goedkope koop niet belemmert.

Voor de bestaande bouw zet de regio zich in om in 2030 van circa 18.000 bestaande woningen de warmtevoorziening te hebben verduurzaamd. We gaan hierin samen optrekken. De provincie doet dit vanuit het programma verduurzaming bestaande woningvoorraad Noord-Holland. De gemeenten werken aan Transitievisies Warmte (TVW).

Plannen landelijk gebied
In de regio ligt circa 25 % van de totale planvoorraad in het landelijk gebied en 75% binnenstedelijk. We hebben gezamenlijk naar deze plannen (voor zover inhoudelijk bekend) gekeken vanuit beleid en regelgeving en daarover afspraken gemaakt. Het Afwegingskader wonen Westfriesland dateert uit 2017, en is in 2019 aangevuld met kwalitatieve gegevens. Het kader zal conform afspraken in het woonakkoord worden geactualiseerd en aangevuld voor diverse onderwerpen. Wij hechten er waarde aan dat dit voortvarend wordt opgepakt, zodat vroegtijdig inzicht wordt gegenereerd of de woningbouwplannen passen in beleid en regelgeving, of dat bijvoorbeeld aanpassingen gewenst of nodig zijn.

Financiële ondersteuning Provincie
U kunt voor financiële ondersteuning van de acties en afspraken per 1 januari 2021 subsidie aanvragen middels de uitvoeringsregeling Woonakkoorden NH 2020. Deze regeling is erop gericht om gemeenten bij de uitvoering van de afspraken uit het gezamenlijke woonakkoord te ondersteunen. De regeling gaat uit van een cofinancieringspercentage van 50% voor gemeenten of andere partijen uit de regio (zie ook brief met nummer 1471793/1500207 voor een overzicht van andere relevante provinciale uitvoeringsregelingen). Naast deze financiële ondersteuning leveren wij ook onze bijdrage met kennis en capaciteit, overeenkomstig de afspraken in het akkoord.

Voortgang en uitvoering
Graag bespreken wij regelmatig met u de voortgang van de uitvoering van het woonakkoord en zo nodig stellen we gezamenlijk acties en afspraken bij. De lijst met plannen in het landelijk gebied zullen we regelmatig actualiseren, dat is wenselijk om snel te kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen.

De provincie wil met de woonakkoorden de samenwerking met gemeenten in regionaal verband verstevigen en de urgente opgaven rond wonen en bouwen oppakken. Wij vertrouwen erop dat de uitvoering van het woonakkoord Westfriesland daaraan zal bijdragen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4547
Extern Zaak ID	1501128
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	18
Omschrijving	(Zee)havens: Aansluitingsverzoek Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens (C-agenda M&B 18-01-2021)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

De provincie Noord-Holland heeft de wens om aan te sluiten bij de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens. De Green Deal past bij de provinciale inzet op het gebied van luchtkwaliteit, verandering richting vervoer over water en ontwikkelingen van nieuwe technieken voor de verduurzaming van de scheepvaartsector. Een verzoek tot toetreding tot de Green Deal wordt ingediend.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr. R.L. den Uijl
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235145757
uijlr@noord-holland.nl

Verzenddatum
24 NOV. 2020

Kenmerk
1501128/1507500

Betreft: Toetredingsverzoek Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het volgende besluit van ons college ter kennis. Op 27 oktober 2020 hebben wij besloten toe te willen treden tot de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens en daarvoor een toetredingsverzoek te doen bij het secretariaat van de Taskforce van de betreffende Green Deal. Hierover wordt u in deze brief geïnformeerd.

Op 11 juni 2019 is de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens getekend. Conform het coalitieakkoord en het advies van het Vervolgonderzoek Goederenvervoer over water, welke op 5 februari 2020 naar u toegezonden is (kenmerk 1353433/1353477), is onderzocht of aansluiting bij de Green Deal mogelijk is. Het college is van mening dat aansluiting wenselijk is omdat de Green Deal past bij de provinciale inzet op het gebied van luchtkwaliteit, modal shift en ontwikkeling van nieuwe technieken voor de verduurzaming van deze sectoren. Met het ingezette beleid wordt invulling gegeven aan de Green Deal.

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 verzoek tot toetreden is begin november verstuurd aan het secretariaat van de Taskforce van de Green Deal. Wanneer besluitvorming over het verzoek plaats heeft gevonden in de Green Deal informeren we u verder.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	5007
Extern Zaak ID	1508396
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	19
Omschrijving	Energie en Klimaat: besluitvorming Route 35 (C-agenda RWK 11-01-2021)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat decentrale overheden regionale energiestrategieën (RES) opstellen, waarmee vóór 2030 35 TWh duurzame elektriciteit (uit zon- en windenergie) op land moet worden opgewekt. Ook is afgesproken dat de decentrale overheden zelf een verdeelsystematiek ontwikkelen voor het geval deze 35 TWh niet wordt gehaald. Het Interprovinciaal Overleg (IPO) heeft samen met de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen deze verdeelsystematiek nu opgesteld, Route 35. Op 19 november besluit het IPO bestuur over Route 35. De Unie van Waterschappen heeft reeds ingestemd op 9 oktober en bij de VNG heeft ingestemd op 29 oktober.

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. F. Meijer
BEL/RO

Telefoonnummer +31235143520
meijerf@noord-holland.nl

Verzenddatum
24 NOV. 2020

Kenmerk
1508396/1524666

Uw kenmerk

Betreft: informatie over Route 35

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Route 35

Inleiding

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat decentrale overheden regionale energiestrategieën (RES) opstellen, waarmee vóór 2030 35 TWh duurzame elektriciteit (uit zon- en windenergie) op land moet worden opgewekt. Ook is afgesproken dat de decentrale overheden zelf een verdeelsystematiek ontwikkelen voor het geval deze 35 TWh niet wordt gehaald. Het Interprovinciaal Overleg (IPO) heeft samen met de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen deze verdeelsystematiek opgesteld, de Route 35.

Middels deze brief stellen wij u in kennis van de besluiten over Route 35 die op 19 november door het IPO bestuur zijn genomen:

1. Om een verdeelsystematiek in te zetten als blijkt dat 35 TWh niet binnen doelbereik ligt;
2. Om de Stuurgroep Route35 de opdracht te geven om de twee hoofdlijnen criteria van de verdeelsystematiek: 'elektriciteitsgebruik' en 'beschikbare ruimte' nader uit te werken en gereed te hebben op 15 maart;
3. Dat, indien na analyse van PBL blijkt dat 35 TWh niet binnen doelbereik ligt, eerst een proces wordt gestart om via (bestuurlijke)gesprekken met en tussen RES regio's alsnog tot een verdeling te komen danwel de biedingen alsnog gestand te doen ('zachte' kant Route 35) alvorens het IPO bestuur al dan niet besluit om op 15 maart de verdeelsystematiek in te zetten.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Toelichting op Route 35

Op 6 oktober zijn de concept RES'en NHN en NHZ ingediend bij het Nationaal Programma RES. Op dit moment analyseert het Plan Bureau voor de Leefomgeving (PBL) alle concept RES'en uit Nederland op de mate van haalbaarheid. PBL zal op 1 februari 2021 haar analyse en conclusies publiceren.

Als PBL concludeert dat 35 TWh niet haalbaar is, zullen de decentrale overheden alles in het werk stellen om deze doelstelling alsnog gestand te doen. Dit zullen zij eerst doen via onderlinge bestuurlijke gesprekken, waarin een appel gedaan wordt op de gezamenlijke verantwoordelijkheid van gemeenten, provinices en waterschappen. Er wordt onderzocht in hoeverre het mogelijk is om extra opwekking te realiseren per RES-regio. Het voeren van deze bestuurlijke gesprekken wordt de 'zachte kant van Route 35' genoemd.

Mocht de route via deze gesprekken niet leiden tot het gewenste resultaat, zal worden besloten om de verdeelsystematiek van Route 35 in te zetten, ofwel de 'harde kant van Route 35'. Dit besluit zal op 15 maart door het bestuur van IPO, VNG en UvW, via de GS'en genomen worden. Om hierop voorbereid te zijn, worden de hoofdlijnen van de systematiek de de komende maanden verder uitgewerkt door de stuurgroep Route 35. Het gaat hierbij concreet om de verdere uitwerking van de criteria 'elektriciteitsgebruik' en 'beschikbare ruimte'.

Met een uitgewerkte verdeelsystematiek wordt duidelijk welke restopgave per RES-regio gerealiseerd moet worden, welke verwerkt wordt in de RES 1.0. Vóór 1 juli 2021 beslissen gemeenteraden, Provinciale Staten en Algemeen Bestuur van de Waterschappen over de RES 1.0.

Eerdere besluiten over Route35

U heeft ons de opdracht gegeven om het Klimaatakkoord, inclusief de afspraak om tot een verdeling van 35 TWh te komen, te ondertekenen. Vervolgens is op 28 november 2019 door het IPO bestuur besloten om een verdeelsystematiek, conform de afspraken uit het Klimaatakkoord te gaan ontwikkelen en heeft het IPO-bestuur de stuurgroep Route 35 de opdracht hiertoe gegeven. De resultaten van deze ontwikkeling liepen gelijk op met de totstandkoming van de concept RES'en. Vanwege de maatregelen omtrent Covid-19 is dit proces vertraagd, dit gold ook voor de ontwikkeling van de systematiek. Op 19 november jongstleden heeft het IPO bestuur over de verdeelsystematiek Route 35 besloten (zie bovenstaand besluit).

Tot slot

De verwachting is dat de regio's er alles aan zullen doen om hun reeds gedane bod dat optelt tot meer dan 50 TWh gestand te doen en dat een restopgave niet aan de orde zal zijn.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

PVDA NH

Discussie notitie 'Verdozing' t.b.v. Commissie NLG

Wie regelmatig met de trein of auto door Noord-Holland reist komt er niet om heen; de verdozing van het Noord-Hollands landschap met als hoogte/diepte punten de omgeving tussen Amsterdam, Schiphol, en Haarlemmermeer, Zaanstad, maar ook de gemeente Hollandse Kroon waar datacenters naast kassen het landschap meer en meer gaan beheersen. Als deze trend zich nog eens tien jaar voortzet is ons landschap onherkenbaar veranderd. Wat kunnen we hier als provincie, met inachtneming van alle belangen die meespelen, aan doen? Tijdens het digitale mini-symposium verdozing dat de PvdA fractie 11 november organiseerde, hebben we gemerkt dat het onderwerp 'verdozing' leeft in de provincie. Als het aan de PvdA ligt, wordt er de komende tijd dan ook gewerkt aan een 'Provinciaal kader verdozing'. Dit kader zou o.a. een antwoord moeten bieden op de volgende vragen:

1. Wat is op dit moment de feitelijke stand van zaken? Hoeveel m2 aan distributiecentra is er op dit moment in NH gerealiseerd? Hoeveel m2 datacenter? Hoeveel m2 aan grootschalige bedrijfshallen die voor andere doelen zijn bestemd? Wat is de verwachting dat hier de komende vijf tot tien jaar nog bij gaat komen?
2. Distributie en data centra worden veelal door gemeenten gefaciliteerd met het oog op het veronderstelde belang voor de werkgelegenheid. Tegelijk worden daar in de vakliteratuur nogal wat vragen bij gesteld: De gemiddelde doos kost veel m2, maar levert per m2 helaas maar weinig banen op. Wat is de aangetoonde meerwaarde van distributiecentra respectievelijk datacenters, o.a. in de de relatie tot werkgelegenheid?
3. De verdozing lijkt zich steeds verder door de provincie te verspreiden, als een scoort niesbui. Hoe kunnen we komen tot concentratie van dit type grootschalige dozen zodat niet onze hele provincie 'verdoost' en de gebieden die we voor deze ontwikkeling hebben aangewezen op een goede manier ontsloten kunnen worden, zowel via de weg als het openbaar vervoer?
4. Hoe kunnen we samen met gemeenten maatregelen nemen die leiden tot efficiënter ruimtgebruik (bijvoorbeeld door meerlaagse dozen te bouwen), hogere architectonische kwaliteit van de bouwwerken en een betere inpassing in het landschap?
5. Hoe verbinden we verdozing aan duurzaamheid? Van alle 'dozen' die worden gebouwd, heeft maar een klein deel zonnepanelen op het dak, van alle warmte die vrijkomt in datacentra wordt maar een klein deel benut, meervoudig ruimtegebruik

zou hier toch de regel moeten zijn, niet de uitzondering? Datacentra kunnen efficiënter werken. Hoe stimuleren wij deze bedrijven daartoe?

6. Hoe betrekken we de inwoners van Noord-Holland bij deze problematiek? Inwoners die aan de ene kant het probleem van verdozing herkennen en er in toenemende mate tegen ageren, maar aan de andere kant in toenemende mate hun inkopen online doen en jaarlijks duizenden foto's opslaan op de cloud?

De fractie van de PvdA gaat over deze en andere zaken die het onderwerp 'verdozing' betreffen graag het gesprek aan binnen de commissie NLG. Herkent de commissie zich in bovenstaande vragen? Ontbreken er elementen?
Afhandelingsvoorstel: De PvdA zou vervolgens het college van GS willen verzoeken binnen nu en een half jaar te komen met een provinciaal kader verdozing, waarin bovengenoemde vragen en wellicht andere vragen m.b.t. verdozing meegenomen worden, waarbij tevens het binnenkort te verschijnen advies van de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK) wordt betrokken en waarin duidelijk wordt wat de Provincie kan bijdragen om het fenomeen verdozing de komende jaren in goede banen te leiden. We horen graag van de commissie NLG of dit verzoek op draagvlak kan rekenen.

Gert-Jan Leerink

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

Wijdemeren, 19 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

1. *Oorzaak en gevolg*

   Omdat er geen enkel bewijs is van de door B&W (en de VVD) regelmatig genoemde woningnood is er geen grondslag om hier te bouwen. Zie het resultaat tot dusver van een onderzoek daarnaar. MRA meldt in haar onderzoek van 2019 slechts 593 respondenten en geeft tegelijk aan dat er in 2017/2018 uit buitenland 100 bij kwamen, 620 vanuit de MRA, 320 van buiten de MRA, 380 uit Hilversum komen, 100 uit Amsterdam, 80 uit Gooise Meren en 580 uit Wijdemeren. Er is dus met name woningnood van buiten Wijdemeren. Er zijn maar 19% sociale huurwoningen. In Gooi&Vechtstreek 24%, in de hele MRA 30%. En in de regio is het doel 1/3, 1/3. 1/3 , dus heel wat in te halen qua sociale huur! Vragen aan de ambtenaren over hoeveel er uit s Graveland en Kortenhoef komen , hoeveel uit Wijdemeren en hoeveel uit de regio Gooi&Vechtstreek blijven onbeantwoord. Dit toont aan dat u het ook niet weet. Dit plan is dus niet gebaseerd op een overall visie en uit de lucht gegrepen op basis van andere overwegingen, zoals:

   - hoe halen we zo snel mogelijk de 25.000 inwoners ongeacht waar die vandaan komen om moverende redenen als salarisschalen voor bestuurders en ambtenaren

   - hoe faciliteren we de grondeigenaren = projectontwikkelaars zo goed mogelijk, die daarbij de helpende hand toesteken

   - hoe ontlopen we de wet- en regelgeving van hogere overheden zo slim mogelijk via provinciale partijen als CDA, FvD en PVV

   Waar is de context met plannen als Nederhorst den Berg Noord en niet te vergeten ter Sype met minimaal 160 en maximaal 600 haalbare woningen? Het antwoord blijft u herhaaldelijk schuldig.

2. *Participatie*

   Er is géén participatie vooraf geweest, die aantoonde dat er werkelijk behoefte is aan zoveel meer woningen, aan deze locatie en ook niet aan wat voor soort woningen. Nee, dit is onder het mom van

zogenaamde participatie overgelaten aan de winst maximaliserende projectontwikkelaars. Dus is participatie achteraf ook in dit geval verworden tot een PR & Marketing tool voor deze bedrijven. Dat zit qua kosten verdisconteerd in de uiteindelijke verkoopprijzen. Uiteraard leidt dit tot juichende evaluaties, er waren immers kopers geenthousiasmeerd! Dat B&W meejuicht is van een bedenkelijk niveau. Uit een evaluatie van de sinds 2016 door de raad verplicht gestelde participatie blijken eveneens alleen maar juichverhalen. Ook al waren er maar 4, ja vier, inwoners naar hun mening gevraagd over 4 woningbouwprojecten.

In schril contrast daarmee staat een burgerinitiatief Wij Willen Wonen Wijdemeren i.o. , die in maar 3 weken na welgeteld één interview 53 reacties verzamelden op hun enquetes, en een tiental actieve woningzoekenden aan zich bonden. Doel is om wel participatie vooraf echt vorm te geven en vraaggestuurd te gaan ontwikkelen.

En niet alleen voor Amsterdammers en Hilversummers!

3. *Inbreng ambtenaren Wijdemeren in concept Omgevingsverordening Noord Holland*

   In het al jaren bekende tijdspad (2018!) om deze vorm te geven staat de periode maart/april 2019 zoals iedereen kan vinden ingepland om ambtenaren van gemeenten de ruimte te bieden om het concept te bekritiseren en te voorzien van kanttekeningen. Voorzover bekend is dat ten aanzien van onderhavig plan niet gebeurd. Daarmee is de kans op serieuze inbreng en verbetering verkeken. Om dan vlak voor de besluitvorming in Provinciale Staten over de eindtekst alsnog met plotseling ingediende plannen te komen is een zaak van onbehoorlijk bestuur. Hierbij valt ook op het feit, dat er bij de aanloop naar een eigen lokale Omgevingsverordening met geen woord wordt gerept over die van de hogere overheid, namelijk de Provincie. Dit ondanks een tijdige waarschuwing voor overtreding van de wet door Rading-0. Heeft de republiek Horstermeer een stilzwijgend vervolg gekregen?

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,
w.g.

Cc.: PS Noord-Holland

P.S wilt u deze inbreng alleen geanonimiseerd publiceren?

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren

Kortenhoef 19-11-2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

Het gaat ondergetekenden om de leefbaarheid, de verkeershinder en het historische aanzicht van en aan de Emmaweg te Kortenhoef.

Ondergetekenden zijn 10 jaar geleden komen wonen aan deze mooie landelijke. maar zo nu en dan toch ook drukke weg. Wij zijn woonachtig vlak voor de bocht naar de Zuidersluis en het Oppad van Natuurmonumenten.

Op dit moment is de situatie al vaak druk en gevaarlijk te noemen. Door vele geparkeerde auto's direct voor de bocht nabij het Oppad, levert dit soms benauwde en gevaarlijke situaties op, waar auto's, fietsers en wandelaars elkaar moeten passeren. En als daar geen auto's geparkeerd staan, kan ik u zeggen dat de gemiddelde snelheid ver boven de toegestane 30 KM p/u ligt, met uitschieters naar 80 KM p/u.
Vanuit oorsprong is de Emmaweg een landelijke weg, maar is nu een belangrijke uitvalsweg geworden voor een groot deel van de bewoners uit Kortenhoef. Deze mensen vermijden namelijk zo de drukte en verkeerslichten op de Smidsbrug. Als voetganger of fietser ben je op de Emmaweg zeer kwetsbaar!

Wij maken bezwaar tegen het bouwplan.
Allereerst vanwege de toename van drukte / verkeer op de Emmaweg. Er wordt met name gesproken over toenemend verkeer richting Smidsbrug, maar wij verwachten juist enorme toename over de Emmaweg. Omdat dit de kortste route is naar de N201 richting A2, Hilversum alwaar ook de bouwmarkten zijn en of de grote Intratuin.

Het zijn niet enkele woningen die worden gebouwd, maar 250! En dat levert meer dan 300 voertuigen die dagelijks voornamelijk extra over de Emmaweg zullen rijden. **Want je gaat toch niet terugrijden** naar de Smidsbrug om via een andere weg richting N201 te gaan!!

En veel meer verkeer, drukte en gevaar zal een negatieve invloed hebben op de waarde van onze huizen aan de Emmaweg.

Aanzicht Emmaweg.
Er wordt aangegeven dat het in de bedoeling ligt om de Emmaweg te verbreden. Ons inziens een plan ter vernietiging van een Historisch aanzicht van deze dorpsweg in optima forma! Verbreden van deze landelijke weg, betekent een uitnodiging voor harder rijden! of komt u 's avonds of 's nachts controleren?

Op basis van de bovenstaande argumenten hebben wij bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u met inachtneming van onze zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Gemeenteraad Wijdemeren

Postbus 190

1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef, 20 november 2020

Betreft: zienswijze Zuidsingel fase 8 Kortenhoef

Geachte leden van de gemeenteraad,

In Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8 bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerpbestemmingsplan.

Het is de bedoeling dat al het verkeer van deze woningen verwerkt wordt door de Emmaweg.

De Emmaweg is een smalle 30km weg met al nu al veel teveel verkeer.

Omdat op de Emmaweg veel te hard gereden wordt, vinden dagelijks bijna-ongelukken plaats. Voor voetgangers en fietsers neemt de onveiligheid met nog meer verkeer een onacceptabele en alarmerende vorm aan. Mijn zoon is ook een keer op zijn fiets aangereden door een gehaaste chauffeur van een busje. Hij had zich bezeerd, de schrik zat er goed in en zijn fiets lag in de sloot.

In het met Zuidsingel fase 8 samenhangende ‘haalbaarheidsonderzoek verkeersoplossing Kortenhoef’ wordt ten onrechte uitgegaan dat 70% van de verkeersbewegingen afgewikkeld gaat worden via de Smidsbrug.

Eerdere verkeersonderzoeken tonen aan dat die genoemde 70% over de Emmaweg naar het zuiden rijdt om daar aansluiting te vinden op de N201.

Het is onbegrijpelijk dat in het haalbaarheidsonderzoek verkeersoplossing uitgegaan wordt van de minst goede optie (volgens VVN) en dat bij voorbaat alternatieven als het afsluiten van de Emmaweg of een nieuwe ontsluiting met een brug over het Hilversums Kanaal naar de N201 uitgesloten worden.

Op basis van de bovenstaande maak ik bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan Zuidsingel fase 8 en verzoek ik u dringend om het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen.

Vriendelijk verzoek ik u mij op de hoogte te houden van de verdere procedure.

Met vriendelijke groet,

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef, 17 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

1. **Draagvlak genegeerd**: Een van mijn grootste bezwaren is de bestuurlijke onwil (onvermogen?) om de burger centraal te stellen en serieus te nemen. De gemeente is er voor de burger, maar gedraagt zich als een plan-fabriek waarbij de burger eigenlijk alleen maar bij het kruisje hoeft te tekenen. Het onderhavige plan is wederom een voorbeeld van de disfunctionele manier waarop Wijdemeren – en voorheen 's-Graveland - met de burger denkt te moeten omgaan. Sinds ik op de Zuidsingel woon (nu 47 jaar) heb ik diverse ingrijpende plannen van de gemeente zien opkomen en weer verdwijnen. Vaak oproer veroorzakend (belt Groenewoud, telematica Noorder- en Zuidereinde, geldverslindende en weer afgebroken bloembakken op het Noordereinde) of **gewijzigd door betrokken burgers** (hele bouwvlek Groenewoud aan de Zuidsingel). Dat laatste plan is zelfs tot aan de provincie geëscaleerd waarbij de gemeente op de vingers is getikt en gemaand om *echt* met de bewoners in gesprek te gaan. Aan het huidige resultaat daarvan zien we dat de burger heel goed in staat en bereid is mee te denken.

   Momenteel speelt het onbezonnen plan voor een hondenuitrenveld op het postzegel-parkje aan de Zuidsingel een bizarre rol, waarmee de gemeente zich als fan van de hondenbezitter opstelt. Dat is niet haar taak. Onder het mom van draagvlak heeft de gemeente een absoluut minimaal aantal omwonenden hierbij betrokken, hetgeen is verijdeld door bewoners die de meningen veel breder in de omgeving hebben gepeild. Geschrokken van de weerstand is het plan voorlopig in de ijskast gezet tot het voorjaar 2021 onder het mom van 'bewoners hebben de brief niet begrepen'. Zoals gewoonlijk legt de gemeente de bal graag ergens anders neer. Voor mijn eigen bezwaarpunten verwijs ik naar mijn zienswijze over dit onderwerp aan mevrouw Hille van 7 oktober jl. per email.

   Het verbaast mij echt dat de gemeente Wijdemeren maar steeds op deze voet doorgaat. In artikelen in het WeekbladWijdemeren lezen we regelmatig dat deze houding ook geldt voor andere kernen binnen de gemeente. Dit geeft aan dat er op het gemeentehuis weinig betrokkenheid lijkt te zijn met het welzijn van de bevolking, al beweert men van wel. Die gang van

zaken staat nog los van het weggegooid belastinggeld aan ambtelijke en operationele voorbereidings-activiteiten wanneer er noodgedwongen van de plannen moet worden afgezien.

2. **Democratisch proces omzeild:** De gemeente heeft onlangs de 'participatievlag' uitgehangen. Naar nu is gebleken werd alweer een handjevol direct betrokkenen geïnformeerd in een digitale bijeenkomst. Bij een plan dat niet alleen direct aanwonenden betreft maar ***alle*** burgers van Kortenhoef ten noorden van de provinciale weg N201 past zo'n benadering niet, ook al noopt corona ons tijdelijk tot aanpassingen. Over het verkeer mocht het niet gaan, terwijl dat juist één van de belangrijke knelpunten van zo'n plan is. Het daar over eens worden kon wel eens heel lang gaan duren (…). Maar de gemeente wil koste wat kost voorkomen dat de wijziging van het bestemmingsplan pas zijn beslag krijgt nadat de datum is ingegaan van het provinciale besluit over dit gebied. De zorgvuldige besluitvorming over leefbaarheid, natuur en verkeersveiligheid en -overlast komt hierdoor in de knel. Dit is in strijd met een zorgvuldige voorbereiding AWB, en riekt naar bestuurlijk machtsmisbruik. In een tijd waarin de burger misschien wel meer dan voorheen behoefte heeft aan rechtszekerheid is dit een blamage. Het college blijkt geen onderzoek te hebben gedaan naar alternatieven en heeft daarom geen integrale visie op Wonen en Leefbaarheid. In het rapport van het (**niet onafhankelijke**) onderzoeksbureau wordt gesproken over *kleinschaligheid* waarbij geen raakvlak is met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De vraag dient zich aan of hier überhaupt sprake is van kleinschaligheid en structuurvisie(…), laat staan een integrale visie. Geld lijkt de enige drijfveer.

3. **Veiligheid en gezondheid:** Het eerder opgevatte plan van 70 woningen dat sanering van de belt Groenewoud moest waarborgen is terzijde geschoven. Ik weet nog dat in de jaren '70 's nachts (dus heimelijk!) af en aan is gereden door vrachtwagens met zwaar vervuilend/chemisch afval uit de regio. De gemeente wist hiervan, is daar door burgers diverse keren op gewezen, maar heeft een oogje toegeknepen. In 1983 stond 's-Graveland met haar vele belten in de gifatlas van Vrij Nederland. Zie http://www.wijdemeersewebkrant.nl/2012/nov12/121105-06.php voor een verslag. **Sanering** was destijds te duur en is anno 2020 natuurlijk alleen maar duurder geworden. We zijn nu 50 jaar verder en gaan gewoon een wijk van 250 woningen naast die gifbelt situeren. Hoe kan een gemeente dit voor haar rekening nemen?

   Dat de **verkeersveiligheid** niet de prioriteit heeft die nodig is, getuige de herindelingsplannen van de Smidsbrug en Emmaweg. Voor mijn gevoel zijn we in deze discussie weer terug bij af. De infrastructuur van 's-Graveland is niet berekend op de te verwachten verkeersdrukte en wordt zo een doorgangsroute/sluiproute, net als in het verleden. Maar nu is het verkeer vele malen drukker dan destijds. De fietser, die anno 2020 (en de komende decennia) aan een enorme opmars bezig is, komt er bekaaid vanaf. Zelfs VVN is van mening dat de beoogde verkeerssituatie ter hoogte van de Smidsbrug en op de Emmaweg in het nieuwe plan onveilig is.

   Ter hoogte van de geplande bebouwing is er geen aansluiting op het **openbaar vervoer**, dus zijn toekomstige bewoners aangewezen op eigen vervoer. Het aantal van 250 woningen betekent plm. het dubbele aantal aan auto's. Dit gevolg speelde destijds ook bij het oorspronkelijke bouwplan Groenewoud aan de Zuidsingel. De 200 aldaar geplande woningen betekenden 300 auto's, maar in het plan waren **amper tot geen parkeerplekken** voorzien. Na de herverkaveling door betrokken en verantwoordelijke omwonenden pasten die wel binnen het plan. Zo zie je maar, als je bewoners niet bij de besluitvorming betrekt, maak je als gemeente brokken.

In de jaren ‘80 zijn bezwaren met betrekking tot de **racebaan Zuidsingel** en het gevaar voor veel jonge kinderen weggewoven met de opmerking ‘Als we hier verkeershinder-maatregelen nemen, kan de wielerronde daar niet langer doorgaan. Dat heeft niet onze voorkeur’. Zo’n houding is onwenselijk en bagatelliserend, om hier geen zwaarder oordeel te vellen. Uiteindelijk is er een fietspad gekomen, door bewoners afgedwongen. Zie hier de ook destijds al laconieke houding van de gemeente.

4. **Beschermd dorpsgezicht**: Een passage uit het rapport: ‘Voornemen is woningen te realiseren in samenhang met de kenmerkende kwaliteiten van het landschap.’ We hebben het hier over 5(!) verdiepingen. Kortenhoef heeft en wil **geen hoogbouw** in haar omgeving. Dergelijke hoogbouw sluit niet aan bij het stedenbouwkundige karakter van de Kern Kortenhoef. Dan kunnen we het dorpskarakter, dat velen heeft doen besluiten hier te komen wonen, vaarwel zeggen. Inbreien van woningen op plekken binnen de bestaande bebouwing heeft de voorkeur. Ik ben overigens nog niet overtuigd van de bewering dat er zo’n 1000 woningzoekenden in Wijdemeren bij zullen komen. Kan een **onafhankelijk onderzoek** mij daar wel van overtuigen of is hier iets anders aan de hand? En waarom alleen in Kortenhoef? Gaat deze gang van zaken zich ook in de andere kernen herhalen?

   Een groot deel van de polder Kortenhoef maakt onderdeel uit van het UNESCO Werelderfgoed, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Bij een grootschalig plan behoort een **MilieuEffectRaportage** te worden uitgebracht. Dit is achterwege gelaten. Er bestaat een ‘**rode lijst dieren en planten’.** Daar is geen onderzoek naar gedaan. Aan de Emmaweg is een moestuincomplex gelegen, waar ook ik een van de 60 tuinen bewerk. Hier ‘tuinen’ vele bewoners onbespoten groenten, genieten van de vogels en het zonnetje. Dit heeft een gunstige uitwerking op het welzijn van ons allen. De gemeente vindt het ‘rommelig’. Dat is volledig voorbij gaan aan het nut en de noodzaak van kleinschalige landbouw. Ontgaat de gemeente de huidige (ook landelijke) discussie hieromtrent dan helemaal? Het is juist de monocultuur van de omliggende maisvelden en graslanden zonder enige voedingswaarde voor dieren en insecten die achterhaald zijn.
   Het behoeft dus geen verder betoog dat iedere logica en redelijkheid van de genoemde passage ontbreekt.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Cc: prov. Staten noord-holland

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef, 20 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

De besluitvorming met betrekking tot het bestemmingsplan is onzorgvuldig en het proces naar de terinzagelegging van het bestemmingsplan voldoet niet aan de wettelijke vereisten (Bro, Wro en Awb) én niet voldoet aan de procedure die de gemeente op grond van de inspraakverordening van de Gemeente Wijdemeren voorstaat. Bovendien gaat het bestemmingsplan uit van een verkeersoplossing waarnaar geen objectief haalbaarheidsonderzoek heeft plaatsgevonden, waarover de gemeenteraad nog geen gefundeerd besluit heeft genomen en waarvan de gemeenteraad - in tegenstelling tot hetgeen waarvan in het bestemmingsplan wordt uitgegaan - zelf stelt dat deze alleen in samenhang kan leiden tot een verbeterde verkeersoplossing. Alleen al omwille van de wettelijke vereisten, het gebrek aan draagvlak en de beginselen van goed bestuur kan de gemeenteraad dit bestemmingsplan niet vaststellen.

Elk bestemmingsplan moet voldoen aan de geldende wet- en regelgeving. Het plan Zuidsingel fase 8 is strijdig met de artikelen 5a (Nieuwe Stedelijke Ontwikkeling), 8 (aardkundige waarden), 19 (Natuurnetwerk Nederland) en 22 (ontwikkelingen binnen UNESCO-erfgoederen) van de PRV. Daarnaast is het plan strijdig met artikel 15 van de PRV (ruimtelijke kwaliteit).

De bouwlocatie ligt pal naast de vuilnisbelt die tussen 1959 en 1973 in gebruik was. Van de vuilnisbelt is uit onderzoek in 2009 al gebleken dat de bodemverontreiniging ernstig en spoedeisend is. Het is daarom niet verantwoord op deze locatie te bouwen zonder de verontreiniging aan te pakken.

In het plan wordt gesteld dat rekening wordt gehouden met de karakteristieke eigenschappen van het landschap en zelfs dat er een bijdrage wordt geleverd aan het versterken van het landschap. Dat is onzin. Het plan tast de karakteristieke eigenschappen van het landschap juist onherstelbaar aan.

Volgens de gemeente is het hebben van een oplossing voor het verkeer een randvoorwaarde voor de bouwplannen. Maar de aannames en berekeningen in het rapport ‘Woningbouw Kortenhoef Actualisatie verkeersveiligheid en -afwikkeling’ van Goudappel Coffeng uit januari 2020 zijn op punten onjuist en onvolledig. De in het plan voorgestelde verkeersoplossing met bypass is te kwalificeren als zeer creatief en puur ingegeven door de onderzoeksvraag naar plancapaciteit voor woningbouw en is bovendien niet verkeersveilig. Dus omdat er nog geen verkeersoplossing is kan het plan helemaal niet vastgesteld worden.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

’s-Graveland, 20 november 2020

Betreft: zienswijze op ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte gemeenteraad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerpbestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt. Dit plan is op 15 oktober ter inzage gelegd. Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar aangaande dit ontwerpbestemmingsplan.

Ik heb een zwaarwegend belang dat het plan niet gerealiseerd zal worden. Ik woon aan het Zuidereinde 78a te ’s-Graveland, pal aan de overkant van de vaart.

Dit en in zijn algemeenheid, een dergelijk bestemmingsplan, behoort op deze locatie niet te worden vastgesteld.

De verkeerssituatie ter plaatse van de Emmaweg is nu al volstrekt onaanvaardbaar. Daar doen zich veel verplaatsingen voor. Met name ook van auto’s en motorfietsen, die de snelheidsbeperkingen permanent op een ernstige wijze schenden. Het is aan Uw gemeente om deze problematiek nu reeds op te lossen, ook uit een oogpunt van vooral veiligheid en milieu.

De besluitvorming betreffende het plan Groenwoud in relatie tot het onderwerpelijke ontwerp is onbegrijpelijk. Enerzijds betreft het hier de sterk vervuilde, voormalige vuilnisbelt, waarvan zelfs geen, laat staan deugdelijke inventarisatie van de veiligheids- en milieurisico’s gemaakt is. Anderzijds stond de verkeerssituatie met “slechts” 70 voorziene woningen bij dat plan al in de weg.

En detail meen ik nog het volgende ten aanzien van een aantal visies te moeten opmerken, overigens zonder de pretentie van volledigheid.

1. Van een “herontwikkeling” is geen sprake. Het gaat om agrarische grond, waarvan de gemeente een stedelijke bebouwing voorstaat. Dan gaat het dus om een nieuwe ontwikkeling, zonder “her-“.
2. Er is geen sprake van een bijdrage, laat staan een positieve, van het karakteristieke, agrarische landschap. Het plan resulteert in een onomkeerbaar en ongewenst proces.
3. Het is niet minder dan onzinnig te beweren dat de artt. 5a, 8, 15, 19, en 22 “gesteld kan worden dat de beoogde ontwikkeling past binnen de intenties van de PRV, zowel oud als nieuw”. Het gemeentelijk verlangen is de vader van de **onjuiste** gedachte.
4. Terzijde, maar wel van belang, merk ik op dat, door het ontbreken van relevant bodemonderzoek, de inhoud van de gemeentelijke stellingen niet meer dan op drijfzand berusten.
5. In feite geldt hetzelfde voor de lucht- en geluidskwaliteit. Het moge evident zijn dat bij een toename van voertuigbewegingen de lucht verder zal bederven.
6. Ook wat betreft de cultuurhistorische waarden munt het plan uit door het ontbreken van iedere visie en fundament daarvan, is dit aldus niet meer dan een gemeentelijke wensdroom.
7. Wat onder “autonome verkeersgroei” moet worden verstaan is onduidelijk. Het is juist aan de overheid om daar regulerend in op te treden. Dat niet alleen aan de rijksoverheid, maar zeker ook op het microniveau van de gemeente(n).

Uit een privaatrechtelijk oogpunt is de voorgestane ontwikkeling niet meer en niet minder dan een kostbare tijdsverspilling en illusie gezien het legaat van Mw. L.D.C. Six ter plaatse van het perceel kadastraal bekend onder nr. Gem. Kortenhoef sectie B 3782.

Het ontwerp bestemmingsplan is in strijd met de wet en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Ik behoud mij het recht voor om deze zienswijze nader aan- en in te vullen.

Ik heb de eer om U (net als mijn buurman) te verzoeken dit ontwerpbestemmingsplan **niet vast te stellen**. Ik wens op de hoogte gehouden te worden van het verdere verloop van de procedure.

Hoogachtend,

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

’s Graveland, 20 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

De besluitvorming met betrekking tot het bestemmingsplan is onzorgvuldig en het proces naar de terinzagelegging van het bestemmingsplan voldoet niet aan de wettelijke vereisten (Bro, Wro en Awb) én voldoet niet aan de procedure die de gemeente op grond van de inspraakverordening van de Gemeente Wijdemeren voorstaat. Bovendien gaat het bestemmingsplan uit van een verkeersoplossing waarnaar geen objectief haalbaarheidsonderzoek heeft plaatsgevonden, waarover de gemeenteraad nog geen gefundeerd besluit heeft genomen en waarvan de gemeenteraad - in tegenstelling tot hetgeen waarvan in het bestemmingsplan wordt uitgegaan - zelf stelt dat deze alleen in samenhang kan leiden tot een verbeterde verkeersoplossing. Alleen al omwille van de wettelijke vereisten, het gebrek aan draagvlak en de beginselen van goed bestuur kan de gemeenteraad dit bestemmingsplan niet vaststellen.

Elk bestemmingsplan dient te voldoen aan de geldende wet- en regelgeving. Het plan Zuidsingel fase 8 is strijdig met de artikelen 5a (Nieuwe Stedelijke Ontwikkeling), 8 (aardkundige waarden), 19 (Natuurnetwerk Nederland) en 22 (ontwikkelingen binnen UNESCO-erfgoederen) van de PRV. Daarnaast is het plan strijdig met artikel 15 van de PRV (ruimtelijke kwaliteit).

De bouwlocatie ligt pal naast de vuilnisbelt die tussen 1959 en 1973 in gebruik was. Van de vuilnisbelt is uit onderzoek in 2009 al gebleken dat de bodemverontreiniging ernstig en spoedeisend is. Het is daarom niet verantwoord op deze locatie te bouwen zonder de verontreiniging aan te pakken.

In het plan wordt gesteld dat rekening wordt gehouden met de karakteristieke eigenschappen van het landschap en zelfs dat er een bijdrage wordt geleverd aan het versterken van het landschap. Dat is onzin. Het plan tast de karakteristieke eigenschappen van het landschap juist onherstelbaar aan.

Volgens de gemeente is het hebben van een oplossing voor het verkeer een randvoorwaarde voor de bouwplannen. Maar de aannames en berekeningen in het rapport ‘Woningbouw Kortenhoef Actualisatie

verkeersveiligheid en -afwikkeling' van Goudappel Coffeng uit januari 2020 zijn op punten onjuist en onvolledig. De in het plan voorgestelde verkeersoplossing met bypass is te kwalificeren als zeer creatief en puur ingegeven door de onderzoeksvraag naar plancapaciteit voor woningbouw en is bovendien niet verkeersveilig. Dus omdat er nog geen verkeersoplossing is kan het plan helemaal niet vastgesteld worden.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef, 20 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

De besluitvorming met betrekking tot het bestemmingsplan is onzorgvuldig en het proces naar de terinzagelegging van het bestemmingsplan voldoet niet aan de wettelijke vereisten (Bro, Wro en Awb) én niet voldoet aan de procedure die de gemeente op grond van de inspraakverordening van de Gemeente Wijdemeren voorstaat. Bovendien gaat het bestemmingsplan uit van een verkeersoplossing waarnaar geen objectief haalbaarheidsonderzoek heeft plaatsgevonden, waarover de gemeenteraad nog geen gefundeerd besluit heeft genomen en waarvan de gemeenteraad - in tegenstelling tot hetgeen waarvan in het bestemmingsplan wordt uitgegaan - zelf stelt dat deze alleen in samenhang kan leiden tot een verbeterde verkeersoplossing. Alleen al omwille van de wettelijke vereisten, het gebrek aan draagvlak en de beginselen van goed bestuur kan de gemeenteraad dit bestemmingsplan niet vaststellen.

Elk bestemmingsplan moet voldoen aan de geldende wet- en regelgeving. Het plan Zuidsingel fase 8 is strijdig met de artikelen 5a (Nieuwe Stedelijke Ontwikkeling), 8 (aardkundige waarden), 19 (Natuurnetwerk Nederland) en 22 (ontwikkelingen binnen UNESCO-erfgoederen) van de PRV. Daarnaast is het plan strijdig met artikel 15 van de PRV (ruimtelijke kwaliteit).

De bouwlocatie ligt pal naast de vuilnisbelt die tussen 1959 en 1973 in gebruik was. Van de vuilnisbelt is uit onderzoek in 2009 al gebleken dat de bodemverontreiniging ernstig en spoedeisend is. Het is daarom niet verantwoord op deze locatie te bouwen zonder de verontreiniging aan te pakken.

In het plan wordt gesteld dat rekening wordt gehouden met de karakteristieke eigenschappen van het landschap en zelfs dat er een bijdrage wordt geleverd aan het versterken van het landschap. Dat is onzin. Het plan tast de karakteristieke eigenschappen van het landschap juist onherstelbaar aan.

Volgens de gemeente is het hebben van een oplossing voor het verkeer een randvoorwaarde voor de bouwplannen. Maar de aannames en berekeningen in het rapport ‘Woningbouw Kortenhoef Actualisatie verkeersveiligheid en -afwikkeling’ van Goudappel Coffeng uit januari 2020 zijn op punten onjuist en onvolledig. De in het plan voorgestelde verkeersoplossing met bypass is te kwalificeren als zeer creatief en puur ingegeven door de onderzoeksvraag naar plancapaciteit voor woningbouw en is bovendien niet verkeersveilig. Dus omdat er nog geen verkeersoplossing is kan het plan helemaal niet vastgesteld worden.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Geachte edelachtbare heer/vrouwe,

Zoals u ongetwijfeld heeft meegekregen heerst er een enorme onrust in ’s-Graveland/Kortenhoef, gezien de plannen aangaande Zuidsingel fase 8, de 250 nieuw te bouwen appartementen/woningen, verbreding Emmaweg en de bypass bij de Smidsbrug/Leeuwenlaan.

De stichting minderhinder.nu heeft u uiteraard al uitvoerig geïnformeerd en hun zienswijze Zuidsingel fase 8 omschreven. Hier sta ik volkomen achter en zal mijn eigen zienswijze ook aan u onderbouwen.

Als eerste zal tijdens de bouw en het traject enorm veel hinder ontstaan, denkende aan verkeersproblematiek als file’s, verzakkingen van grond, noodsituaties voor ambulances, brandweer en politie kunnen er dan niet snel genoeg langs etc.

Het voorbereidende- en noodzakelijke werk als het heien van de grond zal (naast geluidsoverlast), voor dermate veel trillingen zorgen dat de grond van de omliggende woningen kan en zal schaden. Zeker gezien het hier om veel huizen gaat die gemiddeld zo’n 100 jaar (en ouder) oud zijn, (rijks)monumenten etc.

Om de weg aan de Emmalaan te verbreden moeten de bomen, (Knot)wilgen en de dijkjes/berm worden verwijderd. Dit geeft het huidige nostalgische zicht en uitzicht van de bewoners aan de Emmaweg en Zuidereinde die met hun terras hieraan grenzen en ervoor hebben gekozen en geïnvesteerd om van dit mooie uitzicht te genieten. Naast de overlast is het een enorme waardevermindering als het uitzicht een weg wordt die gelijk na de vaart ervoor zorgt dat er veel meer auto’s gaan rijden en bovendien de snelheid die nu 30km is, ruimschoots zal worden overschreden. Ook zal hiermee de achterzijde van de woningen veel meer inbraakgevoelig gaan worden. Funderingen door de werkzaamheden kunnen aangetast worden.

De bypass bij de Smidsbrug/Leeuwenlaan zal voor de omwonenden hun leefplezier enorm nivelleren. Het is al een druk verkeerspunt, maar door de bypass zal er nog veel meer verkeer gaan rijden.

Naast overlast, waardeverminderingen van de huidige woningen, zal het mooie nostalgische dorp een sluiproute worden voor extreem veel onnodig verkeer, waarvan ik hoop dat u zult begrijpen dat de plannen Zuidsingel fase 8, naast alle andere bevindingen, absoluut geen goed plan is.

In de wens u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

’s-Graveland, 21 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

De besluitvorming met betrekking tot het bestemmingsplan is onzorgvuldig en het proces naar de terinzagelegging van het bestemmingsplan voldoet niet aan de wettelijke vereisten (Bro, Wro en Awb) én niet voldoet aan de procedure die de gemeente op grond van de inspraakverordening van de Gemeente Wijdemeren voorstaat. Bovendien gaat het bestemmingsplan uit van een verkeersoplossing waarnaar geen objectief haalbaarheidsonderzoek heeft plaatsgevonden, waarover de gemeenteraad nog geen gefundeerd besluit heeft genomen en waarvan de gemeenteraad - in tegenstelling tot hetgeen waarvan in het bestemmingsplan wordt uitgegaan - zelf stelt dat deze alleen in samenhang kan leiden tot een verbeterde verkeersoplossing. Alleen al omwille van de wettelijke vereisten, het gebrek aan draagvlak en de beginselen van goed bestuur kan de gemeenteraad dit bestemmingsplan niet vaststellen.

Elk bestemmingsplan moet voldoen aan de geldende wet- en regelgeving. Het plan Zuidsingel fase 8 is strijdig met de artikelen 5a (Nieuwe Stedelijke Ontwikkeling), 8 (aardkundige waarden), 19 (Natuurnetwerk Nederland) en 22 (ontwikkelingen binnen UNESCO-erfgoederen) van de PRV. Daarnaast is het plan strijdig met artikel 15 van de PRV (ruimtelijke kwaliteit).

Ik ben vorig jaar in ’s-Graveland komen wonen vanuit Hilversum, aangetrokken door de rust en het dorpse karakter van dit mooie stukje Nederland. Ik geniet erg van het stuk natuur tussen het Zuidereinde en de Kortenhoefse dijk. Wandel veelvuldig over het oppad en bevaar de ’s-Gravelandse Vaart.
De door sommige partijen gewenste bouw van 250 woningen bedreigt mijn woonplezier in hoge mate. Ik kijk uit op de Emmaweg, welke al aardig veel bereden wordt. Het Zuidereinde is ook nu al een drukke weg, die volgens mij nog veel drukker zal worden als er een bypass gemaakt wordt naar Hilversum. Dit komt de luchtkwaliteit niet ten goede, om niet te spreken over geluidsoverlast en onveiligheid voor overig verkeer.
In mijn ogen is het ook niet meer dan terecht dat de provincie deze natuur in stand wil houden.
Dat er woning bouw nodig is begrijp ik heel goed, maar deze noodzaak mag niet ten koste gaan van het leef- en woonplezier van een grote groep bewoners in ’s-Graveland.

In het plan wordt gesteld dat rekening wordt gehouden met de karakteristieke eigenschappen van het landschap en zelfs dat er een bijdrage wordt geleverd aan het versterken van het landschap. Dat is onzin. Het plan tast de karakteristieke eigenschappen van het landschap juist onherstelbaar aan.

Volgens de gemeente is het hebben van een oplossing voor het verkeer een randvoorwaarde voor de bouwplannen. Maar de aannames en berekeningen in het rapport 'Woningbouw Kortenhoef Actualisatie verkeersveiligheid en -afwikkeling' van Goudappel Coffeng uit januari 2020 zijn op punten onjuist en onvolledig. De in het plan voorgestelde verkeersoplossing met bypass is te kwalificeren als zeer creatief en puur ingegeven door de onderzoeksvraag naar plancapaciteit voor woningbouw en is bovendien niet verkeersveilig. Dus omdat er nog geen verkeersoplossing is kan het plan helemaal niet vastgesteld worden.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

’s-Graveland, 20-11-2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

De besluitvorming met betrekking tot het bestemmingsplan is onzorgvuldig en het proces naar de terinzagelegging van het bestemmingsplan voldoet niet aan de wettelijke vereisten (Bro, Wro en Awb) én niet voldoet aan de procedure die de gemeente op grond van de inspraakverordening van de Gemeente Wijdemeren voorstaat. Bovendien gaat het bestemmingsplan uit van een verkeersoplossing waarnaar geen objectief haalbaarheidsonderzoek heeft plaatsgevonden, waarover de gemeenteraad nog geen gefundeerd besluit heeft genomen en waarvan de gemeenteraad - in tegenstelling tot hetgeen waarvan in het bestemmingsplan wordt uitgegaan - zelf stelt dat deze alleen in samenhang kan leiden tot een verbeterde verkeersoplossing. Alleen al omwille van de wettelijke vereisten, het gebrek aan draagvlak en de beginselen van goed bestuur kan de gemeenteraad dit bestemmingsplan niet vaststellen.

Elk bestemmingsplan moet voldoen aan de geldende wet- en regelgeving. Het plan Zuidsingel fase 8 is strijdig met de artikelen 5a (Nieuwe Stedelijke Ontwikkeling), 8 (aardkundige waarden), 19 (Natuurnetwerk Nederland) en 22 (ontwikkelingen binnen UNESCO-erfgoederen) van de PRV. Daarnaast is het plan strijdig met artikel 15 van de PRV (ruimtelijke kwaliteit).

De bouwlocatie ligt pal naast de vuilnisbelt die tussen 1959 en 1973 in gebruik was. Van de vuilnisbelt is uit onderzoek in 2009 al gebleken dat de bodemverontreiniging ernstig en spoedeisend is. Het is daarom niet verantwoord op deze locatie te bouwen zonder de verontreiniging aan te pakken.

In het plan wordt gesteld dat rekening wordt gehouden met de karakteristieke eigenschappen van het landschap en zelfs dat er een bijdrage wordt geleverd aan het versterken van het landschap. Dat is onzin. Het plan tast de karakteristieke eigenschappen van het landschap juist onherstelbaar aan.

Volgens de gemeente is het hebben van een oplossing voor het verkeer een randvoorwaarde voor de bouwplannen. Maar de aannames en berekeningen in het rapport ‘Woningbouw Kortenhoef Actualisatie verkeersveiligheid en -afwikkeling’ van Goudappel Coffeng uit januari 2020 zijn op punten onjuist en

onvolledig. De in het plan voorgestelde verkeersoplossing met bypass is te kwalificeren als zeer creatief en puur ingegeven door de onderzoeksvraag naar plancapaciteit voor woningbouw en is bovendien niet verkeersveilig. Dus omdat er nog geen verkeersoplossing is kan het plan helemaal niet vastgesteld worden.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

’s-Graveland, 20-11-2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

De besluitvorming met betrekking tot het bestemmingsplan is onzorgvuldig en het proces naar de terinzagelegging van het bestemmingsplan voldoet niet aan de wettelijke vereisten (Bro, Wro en Awb) én niet voldoet aan de procedure die de gemeente op grond van de inspraakverordening van de Gemeente Wijdemeren voorstaat. Bovendien gaat het bestemmingsplan uit van een verkeersoplossing waarnaar geen objectief haalbaarheidsonderzoek heeft plaatsgevonden, waarover de gemeenteraad nog geen gefundeerd besluit heeft genomen en waarvan de gemeenteraad - in tegenstelling tot hetgeen waarvan in het bestemmingsplan wordt uitgegaan - zelf stelt dat deze alleen in samenhang kan leiden tot een verbeterde verkeersoplossing. Alleen al omwille van de wettelijke vereisten, het gebrek aan draagvlak en de beginselen van goed bestuur kan de gemeenteraad dit bestemmingsplan niet vaststellen.

Elk bestemmingsplan moet voldoen aan de geldende wet- en regelgeving. Het plan Zuidsingel fase 8 is strijdig met de artikelen 5a (Nieuwe Stedelijke Ontwikkeling), 8 (aardkundige waarden), 19 (Natuurnetwerk Nederland) en 22 (ontwikkelingen binnen UNESCO-erfgoederen) van de PRV. Daarnaast is het plan strijdig met artikel 15 van de PRV (ruimtelijke kwaliteit).

De bouwlocatie ligt pal naast de vuilnisbelt die tussen 1959 en 1973 in gebruik was. Van de vuilnisbelt is uit onderzoek in 2009 al gebleken dat de bodemverontreiniging ernstig en spoedeisend is. Het is daarom niet verantwoord op deze locatie te bouwen zonder de verontreiniging aan te pakken.

In het plan wordt gesteld dat rekening wordt gehouden met de karakteristieke eigenschappen van het landschap en zelfs dat er een bijdrage wordt geleverd aan het versterken van het landschap. Dat is onzin. Het plan tast de karakteristieke eigenschappen van het landschap juist onherstelbaar aan.

Volgens de gemeente is het hebben van een oplossing voor het verkeer een randvoorwaarde voor de bouwplannen. Maar de aannames en berekeningen in het rapport ‘Woningbouw Kortenhoef Actualisatie verkeersveiligheid en -afwikkeling’ van Goudappel Coffeng uit januari 2020 zijn op punten onjuist en onvolledig. De in het plan voorgestelde verkeersoplossing met bypass is te kwalificeren als zeer creatief en puur ingegeven door de onderzoeksvraag naar plancapaciteit voor woningbouw en is bovendien niet verkeersveilig. Dus omdat er nog geen verkeersoplossing is kan het plan helemaal niet vastgesteld worden.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

's Graveland, 21-11-2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

De besluitvorming met betrekking tot het bestemmingsplan is onzorgvuldig en het proces naar de terinzagelegging van het bestemmingsplan voldoet niet aan de wettelijke vereisten (Bro, Wro en Awb) én niet voldoet aan de procedure die de gemeente op grond van de inspraakverordening van de Gemeente Wijdemeren voorstaat. Bovendien gaat het bestemmingsplan uit van een verkeersoplossing waarnaar geen objectief haalbaarheidsonderzoek heeft plaatsgevonden, waarover de gemeenteraad nog geen gefundeerd besluit heeft genomen en waarvan de gemeenteraad - in tegenstelling tot hetgeen waarvan in het bestemmingsplan wordt uitgegaan - zelf stelt dat deze alleen in samenhang kan leiden tot een verbeterde verkeersoplossing. Alleen al omwille van de wettelijke vereisten, het gebrek aan draagvlak en de beginselen van goed bestuur kan de gemeenteraad dit bestemmingsplan niet vaststellen.

Elk bestemmingsplan moet voldoen aan de geldende wet- en regelgeving. Het plan Zuidsingel fase 8 is strijdig met de artikelen 5a (Nieuwe Stedelijke Ontwikkeling), 8 (aardkundige waarden), 19 (Natuurnetwerk Nederland) en 22 (ontwikkelingen binnen UNESCO-erfgoederen) van de PRV. Daarnaast is het plan strijdig met artikel 15 van de PRV (ruimtelijke kwaliteit).

De bouwlocatie ligt pal naast de vuilnisbelt die tussen 1959 en 1973 in gebruik was. Van de vuilnisbelt is uit onderzoek in 2009 al gebleken dat de bodemverontreiniging ernstig en spoedeisend is. Het is daarom niet verantwoord op deze locatie te bouwen zonder de verontreiniging aan te pakken.

In het plan wordt gesteld dat rekening wordt gehouden met de karakteristieke eigenschappen van het landschap en zelfs dat er een bijdrage wordt geleverd aan het versterken van het landschap. Dat is onzin. Het plan tast de karakteristieke eigenschappen van het landschap juist onherstelbaar aan.

Volgens de gemeente is het hebben van een oplossing voor het verkeer een randvoorwaarde voor de bouwplannen. Maar de aannames en berekeningen in het rapport 'Woningbouw Kortenhoef Actualisatie verkeersveiligheid en -afwikkeling' van Goudappel Coffeng uit januari 2020 zijn op punten onjuist en onvolledig. De in het plan voorgestelde verkeersoplossing met bypass is te kwalificeren als zeer creatief en puur ingegeven door de onderzoeksvraag naar plancapaciteit voor woningbouw en is bovendien niet verkeersveilig. Dus omdat er nog geen verkeersoplossing is kan het plan helemaal niet vastgesteld worden.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4696
Extern Zaak ID	1517653
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	22
Omschrijving	Water: Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027 (B-agenda NLG 11-01-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

In het Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022- 2027 wordt uitvoering gegeven aan Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 en aan Europese richtlijnen over water. Een goede waterkwaliteit, duurzaam voorraadbeheer en bescherming tegen overstroming zijn de centrale elementen van het programma. Voor de deelprogramma's oppervlaktewater, grondwater en overstromingsrisico's is uitgewerkt welke doelen de provincie wil bereiken en hoe hieraan een bijdrage wordt geleverd met een breed pakket aan maatregelen. Daarbij wordt extra aandacht besteed aan natuurgebieden, drinkwaterwinningen en zwemwateren, die volgens Europese richtlijnen worden beschermd vanwege de specifieke eisen die hier gelden. Na bespreking in de commissie zullen GS besluiten over het ontwerp programma dat ter visie wordt gelegd.

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. J.F.M. van Brussel
BEL/OMB

Telefoonnummer +31235143720
brusselj@noord-holland.nl

Verzenddatum
19 NOV. 2020

Kenmerk
1517653/1517689

Uw kenmerk

Betreft:

Concept Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u om het Concept Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027 op de B-agenda van de januarivergadering van de commissie Natuur, Landbouw en Gezondheid te plaatsen.

De reden hiervoor is
In het Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022- 2027 wordt uitvoering gegeven aan Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 en aan Europese richtlijnen over water, te weten: de Kaderrichtlijn Water (KRW), de Grondwaterrichtlijn en de Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR). Een goede waterkwaliteit, een duurzaam voorraadbeheer en goede bescherming tegen overstroming zijn de centrale elementen van het programma.

Voor de deelprogramma's Oppervlaktewater, Grondwater en Overstromingsrisico's is uitgewerkt welke doelen de provincie wil bereiken en hoe hieraan een bijdrage wordt geleverd met een breed pakket aan maatregelen. Daarbij wordt extra aandacht besteed aan natuurgebieden, drinkwaterwinningen en zwemwateren. Deze gebieden worden volgens Europese richtlijnen beschermd vanwege de specifieke eisen die hier gelden.

Concreet wordt aan de commissie gevraagd
te beoordelen of wij met dit programma adequaat uitvoering geven aan de Omgevingsvisie NH2050, voor zover het de genoemde Europese waterrichtlijnen betreft en om eventuele suggesties mee te geven voor het ontwerp regionaal waterprogramma.

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

Om deze vraag te kunnen beantwoorden is de volgende informatie van belang

Datum en inhoud GS besluit
Op 17 november 2020 hebben GS besloten:
1 Het concept Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027 vast te stellen:
2 het Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027 ter bespreking aan te bieden aan de commissie NLG.

Eerder behandeling in commissie of PS
Dit Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027 is niet eerder behandeld in commissie of PS. Wel is op 19 oktober 2020 een technische briefing gegeven over de toepassing van de KRW inzake oppervlaktewaterdoelen.

Beleidskader
In november 2015 werd de Watervisie 2021 'Buiten de oevers' vastgesteld door Provinciale Staten. Met deze visie werd uitvoering gegeven aan artikel 4.4 van de Waterwet, waarin is opgenomen dat Provinciale Staten in een of meer regionale waterplannen de hoofdlijnen vastleggen van het in de provincie te voeren waterbeleid.

Onder de Omgevingswet geldt dat de strategische delen van het regionaal waterplan opgaan in de provinciale omgevingsvisie. De meer concrete aspecten krijgen een plaats in het regionaal waterprogramma op grond van artikel 3.8, tweede lid, van de Omgevingswet.
De strategische delen van het regionaal waterplan Watervisie 2021 hebben intussen een vervolg gekregen in Omgevingsvisie NH2050, vastgesteld door Provinciale Staten op 19 november 2018. Deze visie bevat de lange termijn kaders voor het provinciale waterbeleid. Het deel dat nu aan u wordt voorgelegd is een uitvoerend deel van het regionaal waterplan voor de periode 2022-2027, gericht op uitvoering van de eerdergenoemde Europese richtlijnen.

Op de voorbereiding van het voorliggende programma is het huidige recht dat geldt voor een regionaal waterplan (ex. art. 4.4 Waterwet) nog van toepassing. Na vaststelling, naar verwachting begin 2022, wordt het plan direct gelijkgesteld aan de nieuwe rechtsfiguur onder de Omgevingswet, en indien de Omgevingswet ten tijde van de vaststelling van het programma nog niet in werking is getreden, wordt het programma gelijkgesteld aan de figuur onder de Omgevingswet bij inwerkingtreding van de wet. Bij de naamgeving en indeling van het programma is hierop geanticipeerd. De deelprogramma's sluiten aan op de in artikel 3.8 van de Omgevingswet genoemde Europese richtlijnen. De in de wet genoemde gelijkstelling van de uitvoerende delen van het regionaal waterplan (ex. art. 4.4 Waterwet) met het regionaal waterprogramma (ex. art. 3.8 Omgevingswet) wordt hiermee alvast herkenbaar vorm gegeven.

Motivatie keuzevrijheid
De voorliggende versie van het programma betreft een concept. Door dit concept nu te agenderen kunnen eventuele opmerkingen en suggesties in een vroegtijdig stadium worden meegenomen.

Effecten voorstel
De maatregelen in het programma zijn met name gericht op een goede waterkwaliteit, duurzaam voorraadbeheer en bescherming tegen overstroming. Daarbij wordt extra aandacht besteed aan natuurgebieden, drinkwaterwinningen en zwemwateren. Deze gebieden worden volgens Europese richtlijnen beschermd vanwege de specifieke eisen die hier gelden. Waar mogelijk wordt ook een bijdrage geleverd aan andere beleidsdoelen zoals ruimtelijke kwaliteit, biodiversiteit, milieu, landbouw, duurzame energie en recreatie (met name fiets- en wandelpaden).

Overleg
De drie deelprogramma's zijn opgesteld in overleg met gemeenten, waterschappen, drinkwaterbedrijven, veiligheidsregio's en aanliggende provincies.

Burgerparticipatie
Over het gehele programma heeft geen burgerparticipatie plaatsgevonden. Wel vindt burgerparticipatie plaats rond een aantal gebiedsprojecten. Op de voorbereiding van het programma is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Bij in afdeling 3.4 Awb voorgeschreven terinzagelegging heeft, op grond van artikel 7.3, vierde lid van de Omgevingsverordening, iedere belanghebbende en ingezetene van de provincie de gelegenheid zijn zienswijze over het programma naar voren te brengen.

Communicatie
Over het besluit zal in een volgend stadium worden gecommuniceerd, bij vaststelling van het ontwerpprogramma.

Evaluatie
Het effect van maatregelen op de toestand van het watersysteem (oppervlaktewater, grondwater en overstromingsrisico's) wordt volgens Europese richtlijnen iedere zes jaar beoordeeld. Voor het effect op andere beleidsterreinen is de monitor omgevingsvisie van toepassing.

Financiële aspecten en risico's
Financiering van de in dit programma opgenomen maatregelen vindt plaats met bestaande budgetten uit de meerjarenraming bij de begroting. Het betreft jaarlijks over de periode 2022-2027:

OD3.1.1 Regionale keringen	€ 35.000
OD3.1.2 Primaire keringen	€ 279.000
OD3.2.2 Oppervlaktewater	€ 418.000
OD3.2.3 Grondwater	€ 449.000

Daarnaast wordt gebruik gemaakt van: de reserve meekoppelkansen bij dijkverstevigingen en kustontwikkeling (€ 27.500.000), een deel van de reserve groen (€ 7.000.000) en een deel van de voorziening grondwaterheffing (€ 1.000.000). Deze reserves worden onder andere ingezet voor de Markermeerdijken, KRW-pilots en onderzoek naar nieuwe drinkwaterwinningen.

Het programma brengt geen significante financiële risico's met zich mee omdat de feitelijke uitvoering en de (financiële) verantwoordelijkheid van de in dit programma opgenomen watertaken primair bij waterschappen en drinkwaterbedrijven ligt. De investeringen van de provincie die vanwege dit programma worden gedaan betreffen subsidiëring van activiteiten binnen vastgestelde budgetten en onderzoek.

Vervolg

Na bespreking in uw commissie zullen wij het onderwerp opnieuw agenderen in een GS-vergadering en een ontwerp ter visie leggen. Na verwerking van inspraakreacties zullen wij het plan eind 2021 opnieuw aan de commissie NLG voorleggen waarna het plan begin 2022 ter vaststelling aan uw Staten wordt aangeboden.

De lange voorbereidingsperiode is noodzakelijk omdat het ter visie leggen van het regionaal waterprogramma en de verwerking van reacties wordt gesynchroniseerd met het nationaal waterprogramma dat tussen maart en september 2021 gedurende een half jaar ter visie wordt gelegd. Waterschappen, provincies en Rijk stemmen hun programma's op elkaar af zodat een samenhangend en volledig geheel kan worden gerapporteerd aan de EU.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Bijlage:
Concept Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022 - 2027.

Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022 – 2027

Concept, vastgesteld door GS op 17 november 2020

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3
2 Deelprogramma Oppervlaktewater 4
2.1 Inleiding 4
2.2 KRW-waterlichamen 2022-2027 6
2.3 Overige wateren 10
2.4 Water-maatregelen provincie 11
2.5 Provinciaal beleid landelijk gebied 13
2.6 Opkomende stoffen, medicijnresten en microplastics 15
2.7 Zwemwater 16
2.8 Vaarwegen 17
3 Deelprogramma Grondwater 19
3.1 Inleiding 19
3.2 De chemische kwaliteit 19
3.3 De waterbalans 21
3.4 Grondwaterwinning voor drinkwater 23
3.5 Grondwaterafhankelijke oppervlaktewateren 24
3.6 Grondwaterafhankelijke natuur 25
4 Deelprogramma Overstromingsrisico's 28
4.1 Inleiding 28
4.2 Algemene doelen waterveiligheid, huidige situatie overstromingsrisico 29
4.3 Primaire keringen 30
4.4 Regionale waterkeringen 31
4.5 Overstromingsscenario's en crisisbeheer water 33
4.6 Kustplaatsen en buitendijkse gebieden 34

1 Inleiding

Water is een belangrijk element in ons leven. We hebben het nodig maar het kan ook een bedreiging zijn. Water is een factor waarmee we rekening moeten houden. We gebruiken het voor industrie, landbouw, drinkwater en energievoorziening. We zwemmen en varen erin, en goed water is onmisbaar voor de natuur in Noord-Holland. Maar we moeten ons ook tegen het water beschermen. Water heeft twee gezichten, het is een vriend en een vijand. Met het programma dat voor u ligt wil de provincie haar bijdrage leveren aan een duurzaam beheer en gebruik van het water enerzijds en aan een hoogwaardige bescherming tegen het water anderzijds.

Met het Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027 wordt verder invulling gegeven aan het waterbeleid in de Omgevingsvisie NH2050 en aan de Waterwet (artikel 4.4). Met het programma wordt tevens geanticipeerd op de Omgevingswet (artikel 3.8), waarin is opgenomen dat de provincie Regionale Waterprogramma's vaststelt ter uitvoering van Europese richtlijnen over water. De indeling van het voorliggende programma sluit hierop aan. In achtereenvolgens de deelprogramma's 'Oppervlaktewater' (Kaderrichtlijn Water, KRW), 'Grondwater' (Grondwaterrichtlijn) en 'Overstromingsrisico's' (Richtlijn Overstromingsrisico's, ROR) is uitgewerkt welke doelen de provincie wil bereiken en hoe aan het bereiken hiervan een bijdrage wordt geleverd met een breed pakket van maatregelen. Daarbij wordt extra aandacht besteed aan natuurgebieden, drinkwaterwinningen en zwemwateren, die volgens Europese richtlijnen worden beschermd vanwege de specifieke eisen die hier gelden.

Het programma is opgesteld in overleg met gemeenten, waterschappen, drinkwaterbedrijven, veiligheidsregio's en aangrenzende provincies. Het programma heeft van .. tot .. ter visie gelegen. Voor het programma is geen Milieueffect Rapport (MER) opgesteld. Een planMER is eerder opgesteld voor de Omgevingsvisie NH2050, die kaderstellend is voor dit programma. Voor de afzonderlijke maatregelen die in het programma zijn opgenomen worden door de initiatiefnemer waar nodig afzonderlijke project-MER's opgesteld.

2 Deelprogramma Oppervlaktewater

2.1 Inleiding

Het belang van schoon oppervlaktewater is evident, zowel voor mensen (drinkwater, landbouw, industrie, zwemwater) als de natuur. Op grond van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) zijn voor alle oppervlaktewaterlichamen ecologische en chemische doelen/normen gesteld.

Voor geen enkel regionaal waterlichaam in Noord-Holland zijn de KRW-doelen bereikt, noch de chemische noch de ecologische doelen[1]. Een belangrijk kwaliteitsprobleem voor het oppervlaktewater, in Noord-Holland maar ook elders in Nederland, is het te hoge niveau van nutriënten (stikstof[2], maar vooral fosfor) in het water. Belangrijke bronnen zijn historische en actuele emissies vanuit de landbouw, veenoxidatie, nutriëntrijke kwel en lozingen van rioolwaterzuiveringsinstallaties. Een deel van deze bronnen is niet of nauwelijks beïnvloedbaar. Een ander probleem is de normoverschrijding van een aantal verontreinigende stoffen. De Europees genormeerde stoffen die op grotere schaal de norm overschrijden, zijn vooral PBT-stoffen: persistente (slecht afbreekbare), bioaccumulerende (zich in het milieu ophopende) én toxische stoffen. Ze worden veelal niet meer geloosd maar komen door hun slechte afbreekbaarheid en omdat ze niet goed te verwijderen zijn nog wel in het milieu voor. Voorbeelden zijn benzo(a)pyreen en tributyltin.

De KRW kent planperioden van zes jaar. Voorafgaande aan elke periode worden chemische en ecologische toestand bepaald, ecologische doelen afgeleid en verbetermaatregelen geprogrammeerd. Op hoofdlijnen is de taakverdeling ten aanzien van de kwaliteit van het oppervlaktewater tussen de overheden als volgt, sec vanuit de KRW maar ook breder (eigen ambitie 'schoon water'):

- Rijk:
  - Kaders en wet- en regelgeving (bijvoorbeeld visie kringlooplandbouw, mestwetgeving, stoffenbeleid)
  - Doelen, beheer (o.a. vergunningverlening) en verbetermaatregelen rijkswateren (bijvoorbeeld voor IJsselmeer en Noordzeekanaal)

- Provincie (specifiek Noord-Holland):
  - Vaststellen begrenzing, watertype en ecologische doelen regionale KRW-oppervlaktewateren
  - Verbetermaatregelen in eigen provinciale vaarwegen
  - Stimulering verbeteren zwemwaterkwaliteit
  - Vergunningverlening
  - Maatregelen uit hoofde van met name natuur- en landbouwbeleid

- Waterschappen:
  Doelen, beheer (o.a. vergunningverlening) en verbetermaatregelen regionale wateren, monitoring kwaliteit oppervlaktewater, rioolwaterzuivering

Rol Rijk
Het Rijk heeft een kaderstellende rol als het gaat om waterkwaliteit. Zo worden het mestbeleid en het toelatingsbeleid van gewasbeschermingsmiddelen op nationaal niveau vastgesteld, met inachtneming van beleid dat op het niveau van de EU wordt bepaald. Het ministerie van LNV kwam in 2018 met een nieuwe landbouwvisie[3] waarin wordt gekozen voor een omslag naar kringlooplandbouw in 2030. In 2019 volgde een realisatieplan[4]. Bij kringlooplandbouw is de uitstoot van schadelijke stoffen zo klein mogelijk en worden grondstoffen met zo min mogelijk

[1] Voor het waterlichaam Mooie Nel en Liede in het beheergebied van Rijnland was de chemische waterkwaliteit bij de laatste toestandsbepaling, o.b.v. gegevens 2019, weliswaar voldoende maar de verwachting is dat dit slechts tijdelijk is. Dit komt omdat de metingen ten aanzien van recent aan de stoffenlijst toegevoegde stoffen nu nog niet meetelden.

[2] Dit betreft niet de ammoniak-problematiek; die loopt via de lucht en niet via het oppervlaktewater.

[3] Visie Landbouw, natuur en voedsel: waardevol en verbonden (LNV, 2018)

[4] Realisatieplan Visie LNV: Op weg met nieuw perspectief (LNV, 2019)

verliezen benut. De uitvoering van visie en plan zal dus de landbouwemissies naar oppervlakte- en grondwater aanzienlijk kunnen verminderen.
Het nationale mestbeleid is bedoeld om de benutting van meststoffen te verbeteren, waardoor ook de kwaliteit van het water verbetert. In september 2020 heeft het ministerie de contouren van een nieuw toekomstig mestbeleid[5] vastgesteld. Hoofdlijnen zijn een verdere versterking van de grondgebonden landbouw waarin nutriëntenkringlopen worden gesloten, inzet op mestverwerking en een gebiedsgerichte aanpak in probleemgebieden. De eerdergenoemde landbouwvisie is één van de kaders van het nieuwe mestbeleid. Andere zijn de uitvoering van de KRW en de Europese Nitraatrichtlijn. Ingevolge de Nitraatrichtlijn worden nationale actieprogramma's opgesteld. Het huidige zesde actieprogramma geldt t/m het jaar 2021 en momenteel wordt daarom gewerkt aan het opstellen van het zevende actieprogramma.

Rol provincie
De KRW heeft betrekking op zowel de ecologische als de chemische waterkwaliteit. De rol van de provincie betreft vooral de ecologische waterkwaliteit. Zo stelt de provincie, op voorstel van de waterschappen, de ecologische KRW-doelen vast van de regionale oppervlaktewaterlichamen. In Noord-Holland zijn er thans 89 regionale oppervlaktewaterlichamen. Men name via haar natuurbeleid heeft de provincie belangrijke invloed op de ecologische waterkwaliteit. Onder meer door middel van het in de Voedselvisie (2021) te omschrijven landbouwbeleid, dat er mede op gericht is het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen te verminderen, heeft de provincie ook invloed op de chemische waterkwaliteit.

Rol waterschap
De waterschappen zijn de kwaliteitsbeheerder van het regionale oppervlaktewater, zoals de provincies dat zijn voor het grondwater (zie hoofdstuk 3). Met goed beheer en onderhoud en het uitvoeren van verbetermaatregelen kunnen zij de waterkwaliteit, vooral de ecologische, verbeteren. Het niveau van rioolwaterzuivering heeft zowel invloed op de ecologische als de chemische waterkwaliteit.
Echter, een waterschap heeft niet zelf alle instrumenten in handen om de waterkwaliteit te verbeteren. Zoals hiervoor is aangegeven ligt een belangrijk deel van de kaderstellende bevoegdheden bij het Rijk, deels beïnvloed vanuit de EU, en zal kwaliteitsverbetering tevens afhankelijk zijn van de mate waarin agrariërs bereid zijn bovenwettelijke maatregelen te nemen.

Samenwerkingsstructuur
De overheden in Nederland werken volgens een regionale bestuurlijke structuur samen aan de KRW-doelen en -maatregelen en aan waterkwaliteit in bredere zin. Het land is daartoe verdeeld in een aantal deelstroomgebieden waarbinnen een regionaal bestuurlijk overleg (RBO) bestaat. Eén van de deelstroomgebieden is het deelstroomgebied Rijn-west, dat de provincie Noord-Holland en delen van de provincies Zuid-Holland, Utrecht en Gelderland omvat. De provincies werken hierin samen met de inliggende waterschappen en het Rijk en ook zijn enkele gemeenten vertegenwoordigd. De RBO's zijn vertegenwoordigd in de landelijke Stuurgroep Water, dat onder voorzitterschap staat van de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Delta-aanpak waterkwaliteit en zoetwater
Om een impuls te geven aan een betere waterkwaliteit wordt door overheden en maatschappelijke partners landelijk samengewerkt in de Delta-aanpak Waterkwaliteit en zoetwater. In het najaar van 2020 zullen naar verwachting onder meer landelijke afspraken worden gemaakt over het intensivering van VTH-beleid (vergunningen, toezicht en handhaving) met betrekking tot Zeer Zorgwekkende Stoffen en Potentiële Zeer Zorgwekkende Stoffen ((p)ZZS). ZZS zijn stoffen die gevaarlijk zijn voor mens en milieu omdat ze bijvoorbeeld kankerverwekkend zijn, de voortplanting belemmeren of zich in de voedselketen ophopen. Alle overheidslagen, waaronder de provincie, hebben een rol in het VTH-beleid van ZZS.
Naast de afspraken over het VTH-beleid zullen wellicht op enig moment ook landelijke afspraken worden gemaakt over het waar nodig toepassen van een regionale aanpak van het reguleren van het mestgebruik op agrarische grond, aanvullend op het generieke beleid van het Rijk. De mogelijkheden zullen onder het regime van de Omgevingswet groter worden maar de reikwijdte en de werking daarvan zijn nu nog niet goed te overzien.

Deltaplan Agrarisch Waterbeheer
De bijdrage vanuit de landbouwsector om de emissies te verminderen, zowel van meststoffen als van gewasbeschermingsmiddelen, komt tot uiting in het Deltaplan Agrarisch Waterbeheer. Dit plan is een initiatief van LTO Nederland (2013) en gaat uit van vrijwillige deelname door

[5] Kamerbrief contouren toekomstig mestbeleid, 8 september 2020

agrariërs. Anno 2020 wordt gewerkt aan Gebiedsdocumenten Agrarische Wateropgave. Waterbeheerders en agrariërs formuleren hierin per waterschapbeheergebied gezamenlijk de regionale wateropgaven en maatregelen voor zowel de landbouwsector als de waterbeheerder.

Overleg en gebiedsprocessen
Het deelprogramma oppervlaktewater in dit waterprogramma, in het bijzonder paragraaf 2.2, is tot stand gekomen in nauw overleg met de waterschappen in Noord-Holland en met de buurprovincies. De inhoud is congruent met de inhoud van de waterbeheerprogramma's van de waterschappen. De provincie heeft gezien haar beperkte rol zelf geen gebiedsprocessen georganiseerd; de waterschappen hebben dat uiteraard wel gedaan.

2.2 KRW-waterlichamen 2022-2027

Doel: een goede ecologische en chemische toestand

De KRW is vastgelegd in de Waterwet en het Besluit kwaliteitseisen en monitoring water (Bkmw) (naar verwachting per 1 januari 2022 in de Omgevingswet en het Besluit Kwaliteitseisen Leefomgeving (BKL)). De provincie is bevoegd tot het vaststellen van begrenzing, status, type, en ecologische doelen van de regionale oppervlaktewaterlichamen. Dat geldt dus niet voor rijkswateren; hiervoor is het Rijk bevoegd. Verder moet de provincie, indien dit van toepassing is, argumentatie in haar provinciaal programma opnemen over achteruitgang, uitstel doelbereik (fasering) en doelverlaging. De provincie stelt de verbetermaatregelen voor oppervlaktewater niet vast; de waterschappen zijn daarvoor verantwoordelijk.
Dit programma bevat ook informatie over de actuele ecologische en chemische toestand.

De door de provincie vastgestelde grenzen van alle regionale KRW-waterlichamen zijn weergegeven op deze kaart. Alle overige door de provincie vastgestelde elementen (status, type, ecologische doelen) en de ecologische en chemische toestand zijn per waterlichaam opgenomen in deze tabel. In deze paragraaf wordt hierop een toelichting gegeven.

Het Naardermeer is een waterlichaam met de status 'natuurlijk'. De ecologische doelen van dit waterlichaam worden niet door de provincie vastgesteld maar zijn opgenomen in het Bkmw/BKL. Volledigheidshalve zijn de doelen wel in de genoemde tabel weergegeven.

De waterschappen hebben factsheets per waterlichaam opgesteld waarin onder meer de hiervoor genoemde informatie is opgenomen. De voor dit waterprogramma gebruikte versies van de factsheets staan hier: factsheets HHNK, factsheets Rijnland, factsheets AGV. De factsheets worden overigens niet door de provincies vastgesteld; ze behoren tot het nationale stroomgebiedsbeheerplan.

N.B. Het betreft hier nog voorlopige versies van factsheets omdat de definitieve nog niet beschikbaar zijn. In het ontwerp-waterprogramma zullen links naar de definitieve worden opgenomen. De tekst van deze pararaaf zou op basis hiervan nog kunnen worden aangepast. Voor AGV en Rijnland geldt dat in de bundel factsheets ook de waterlichamen buiten Noord-Holland zijn opgenomen.

Begrenzing waterlichamen
De KRW-waterlichamen zijn een deel van het totale oppervlaktewater en zijn geselecteerd op basis van de criteria uit de KRW. Het zijn de eenheden waarover aan de EU wordt gerapporteerd. In Noord-Holland bevinden zich in totaal 89 regionale waterlichamen, waarvan 51 in het beheergebied van HHNK, 27 in het AGV-gebied en 11 in het beheergebied van Rijnland. Door splitsing van waterlichamen in het AGV-gebied is het totaal aantal waterlichamen met zes toegenomen ten opzichte van de KRW-periode 2016-2021. De oppervlaktewaterlichamen zijn op de hiervoor genoemde kaart weergegeven.

De begrenzing van de oppervlaktewaterlichamen is ten opzichte van de KRW-periode 2016-2021 als volgt gewijzigd.
- Bij HHNK zal in verband met een nieuwe waterhuishoudkundige situatie de ligging van de waterlichamen Wieringerwaard en de Polders Waal en Burg en het Noorden worden aangepast. Om technische redenen zal dit eerst eind 2020 kunnen plaatsvinden; de andere ligging wordt in 2021 verwerkt op de kaart.
- Bij AGV hebben om een drietal redenen wijzigingen plaatsgevonden. Er zijn waterlichamen gesplitst die uit twee of meer aparte systemen bestaan (b.v. Loosdrechtse Plassen). Verder

zijn waterlichamen uitgebreid die nu alleen uit een hoofdwatergang bestaan (b.v. Vaarten Ronde Hoep) en zijn een aantal kleinere grenscorrecties doorgevoerd (b.v. Gaasperplas).
- Bij Rijnland zijn de grenzen van vrijwel alle waterlichamen aangepast. Daarvoor zijn vier redenen: aangepaste grenzen van peilvak of N2000-gebied, uitbreiding met hydrologisch verbonden gebieden, de wens om binnen een waterlichaam één watertype te hebben en correcties.

Status en type waterlichamen
De status van een waterlichaam geeft de mate van natuurlijkheid aan. Van de 89 waterlichamen in Noord-Holland heeft er één de status 'natuurlijk' (het Naardermeer), vijf de status 'sterk veranderd' (Amstelboezem, Vecht en drie duinwatersystemen[6] in het beheergebied van HHNK) en de overige 83 de status 'kunstmatig'. Ten opzichte van de vorige planperiode hebben geen statuswijzigingen plaatsgevonden.
Voor de vijf sterk veranderde waterlichamen is de argumentatie in de betreffende factsheets opgenomen. Herstel van de natuurlijke toestand is vaak niet mogelijk doordat in het verleden ingrepen gepleegd zijn waarvan het onwenselijk of onmogelijk is dat ze ongedaan worden gemaakt, zoals de aanleg van dijken. De overige waterlichamen zijn als kunstmatig aangemerkt omdat zij door mensen gegraven zijn.

De indeling van waterlichamen in watertypen is belangrijk voor de aanpak van waterkwaliteitsverbetering en het afleiden en monitoren van doelen. Alle regionale waterlichamen in Noord-Holland zijn van een m-type. Dit type betreft 'stilstaande wateren' (zoals meren, sloten, vaarten en kanalen) en heeft meerdere ondertypen. Ten opzichte van de periode 2016-2021 hebben bij geen van de waterschappen watertypewijzigingen plaatsgevonden.

Chemische en ecologische toestand 2019
De KRW streeft naar een goede chemische en ecologische waterkwaliteit. De huidige toestand (gemeten in 2019) is per waterlichaam weergegeven in de eerdergenoemde tabel, en meer in detail in de eerdergenoemde factsheets per waterlichaam.

De chemische kwaliteit wordt beoordeeld aan de hand van Europese normen voor 45 zeer schadelijke, 'prioritaire', stoffen. Voor geen van de 89 waterlichamen in Noord-Holland was in 2019 de chemische kwaliteit voldoende, met uitzondering van het waterlichaam Mooie Nel en Liede in het beheergebied van Rijnland. Dit laatste is naar verwachting slechts tijdelijk omdat de metingen ten aanzien van in 2013 aan de stoffenlijst toegevoegde stoffen in 2019 nog niet meetelden.

In onderstaande tabel is de chemische toestand van de 89 waterlichamen samengevat. Voor de zogeheten ubiquitaire stoffen (stoffen waarvan de productie of het gebruik inmiddels is verboden, maar die nog lang in het milieu zullen voorkomen) voldoen drie waterlichamen. Voor de niet-ubiquitaire stoffen zijn dat er zes, en voor de 2013 aan de lijst toegevoegde stoffen nul.

Tabel toestand chemie; aantal oppervlaktewaterlichamen dat 'voldoet';
Toetsjaar 2019

	Ubiquitaire stoffen	Niet-ubiquitaire stoffen	In 2013 toegevoeg-de stoffen	Chemie totaal
HHNK (51)	1	0	0	0
HHR (11)	2	6	0	1
AGV (27)	0	0	0	0
Totaal (89)	3	6	0	1

De ecologische kwaliteit wordt beoordeeld op basis van drie onderdelen.
- Vier biologische kwaliteitselementen: vis, waterplanten, macrofauna (kleine waterdieren) en fytoplankton (algen)
- Zeven algemeen fysisch-chemische parameters: stikstof, fosfaat, chloride, zuurgraad, temperatuur, zuurstof en doorzicht

[6] Het betreft de waterlichamen duingebied Noord NHN, duingebied Zuid NHN en duingebied Texel. De overige duinwateren hebben de status 'kunstmatig'. Het betreft enerzijds de Waterleidingduinen en Westerduinen PWN, waar de waterwinning een belangrijke invloed heeft gehad, en anderzijds Zuid-Kennemerland waar plassen zijn gegraven t.b.v. jacht, zandwinning, recreatie en ter landschappelijke verfraaiing.

- Specifiek verontreinigende stoffen: ca. 100 schadelijke stoffen, zoals bestrijdingsmiddelen en zware metalen

Voor geen van de 89 waterlichamen in Noord-Holland was in 2019 de ecologische kwaliteit goed. In de twee onderstaande tabellen is de ecologische toestand in 2019 samengevat. In de eerste tabel is voor elk van de drie hiervoor genoemde onderdelen de 'score' weergegeven. Zo blijkt voor 20 waterlichamen het onderdeel algemeen fysisch-chemische parameters op orde.
In de tweede tabel is een onderverdeling weergegeven van het onderdeel 'biologie', dus voor de vier genoemde biologische kwaliteitselementen. Zo blijkt voor de parameter 'vis' de toestand in 30 waterlichamen op orde. Hier is de afgelopen 20 jaar hard aan gewerkt en dit heeft zijn doorwerking gehad richting een gezonde visstand. We zijn er echter nog niet. Zo worden trekvissen als aal en driedoornige stekelbaars, die migreren tussen zee en binnenwater, nog teveel belemmerd door sluizen en gemalen die nog niet allemaal visvriendelijk zijn en door compartimentering van leefgebieden in de polders.

Tabel Toestand ecologie; aantal oppervlaktewaterlichamen 'goed' c.q. 'voldoet'; Toetsjaar 2019

	Biologie totaal	Spec. veront. Stoffen	Alg. fys.-chem. parameters	Ecologie totaal
HHNK (51)	0	0	10	0
HHR (11)	2	0	3	0
AGV (27)	0	0	7	0
Totaal (89)	2	0	20	0

Tabel Toestand biologie; aantal oppervlaktewaterlichamen 'goed'; Toetsjaar 2019

	Macrofauna	Overige waterflora	Vis	Fytoplankton	Biologie totaal
HHNK (51)	6	7	17	35	0
HHR (11)	4	3	7	8	2
AGV (27)	5	0	6	8	0
Totaal (89)	15	10	30	51	2

Ecologische doelen
De ecologische doelen worden voor alle sterk veranderde en kunstmatige waterlichamen voorafgaande aan elke zesjaarsperiode opnieuw door de waterschappen afgeleid. Voor de periode 2022-2027 is dat gebeurd volgens de landelijk vastgestelde Handreiking KRW-doelen (STOWA, 2018). De afleiding van nieuwe ecologische doelen is in hoge mate een technisch en gereguleerd proces.

Voor alle waterlichamen is een watersysteemanalyse uitgevoerd met de meest actuele informatie en inzichten, waarbij de beoordeling mede aan de hand van ecologische sleutelfactoren heeft plaatsgevonden. Hierbij zijn de belangrijkste factoren in kaart gebracht die leiden tot de huidige waterkwaliteit. Een van die factoren zijn de bronnen van verontreiniging. Maar ook lichtklimaat, inrichting en beheer zijn belangrijke factoren. Vervolgens zijn maatregelen verkend waarmee de waterkwaliteit verbeterd kan worden. Op basis hiervan heeft een technische doelafleiding plaatsgevonden, die erop neerkomt dat de ecologische doelen de resultante zijn van de huidige toestand plus het gezamenlijke effect van alle als effectief beoordeelde maatregelen. In deze systematiek van doelafleiding wordt in de doelen de achtergrondbelasting van nutriënten, waaronder met name de belasting door veenafbraak, automatisch meegenomen. Deze aanpak heeft geleid tot meer realistische doelen, die beter aansluiten bij de daadwerkelijke potentie van de KRW-waterlichamen. Verlaging van doelen om financiële redenen is conform landelijke afspraken niet doorgevoerd.

Maatregelen die een significant negatief effect hebben op functies en/of het milieu en maatregelen met een gering effect zijn conform de KRW bij de doelafleiding buiten beschouwing gebleven. Een voorbeeld van een maatregel met een significant negatief effect op een functie is

het beperken of weren van scheepvaart. Deze maatregel beschermt oevers en oeverzones maar belemmert de economische functie van een vaarweg.

De ecologische doelen worden met name uitgedrukt in scores van de zogeheten ecologische kwaliteitsratio's (EKR's)) voor de reeds genoemde vier biologische kwaliteitselementen: vis, waterplanten, macrofauna (kleine waterdieren) en fytoplankton (algen). Een EKR is een getal op de schaal van 0 tot 1. Voor kunstmatige en sterk veranderde waterlichamen geldt in principe een maximale score van 0,6 (defaultwaarde). Naast de vier biologische elementen zijn er normen voor de eerder genoemde algemeen fysisch-chemische parameters. Als deze ondersteunende parameters niet op orde zijn, kunnen normaalgesproken ook de doelen van de vier biologische kwaliteitselementen niet gehaald worden. Voor de nutriënten (stikstof en fosfor) kan kringlooplandbouw hierbij van wezenlijke invloed zijn, maar ook een betere zuivering in rioolwaterzuiveringsinstallaties.

Landelijk is er in 2018 een actualisatie van de beoordelingssystematiek geweest die impliceert dat een vergelijking tussen de doelen in de KRW-periode 2022-2027 met de doelen in de voorafgaande zesjaarsperiode niet goed mogelijk is. Met die relativering kan wel worden vastgesteld dat de doelen in de periode 2022-2027 vaker lager zijn dan de defaultwaarde van 0,6 dan in de periode 2016-2021. Een verklaring daarvoor is de nieuwe wijze van doelafleiding. Waar in de periode 2016-2021 vaak zekerheidshalve de defaultwaarden werden overgenomen liggen er dankzij de watersysteemanalyses nu meer realistische en goed onderbouwde maatwerkdoelen.

Dat de scores lager uitvallen dan de defaultwaarde van 0,6 heeft vooral te maken met de volgende factoren.

1. In veel wateren kunnen onvoldoende maatregelen genomen worden om ruimte te scheppen voor waterplanten. Er zijn beperkte arealen beschikbaar voor natuurvriendelijke oevers. De peilen zijn meestal vast. De niet-optimale condities voor waterplanten vertalen zich door in de macrofauna. Macrofauna is sterk afhankelijk van waterplanten, omdat deze hun leefomgeving en hun voedsel vormen.
2. Een deel van de wateren heeft te maken met een sterke nutriëntenbelasting van natuurlijke oorsprong, de hiervoor genoemde achtergrondbelasting. Dat betreft voedselrijke kwel, veenafbraak en soms emissies door watervogels. Daarnaast is een deel van de gronden in de polders de afgelopen decennia sterk opgeladen met nutriënten, die de komende decennia weglekken. Algen en kroos domineren vaak in dit soort wateren, waardoor onvoldoende licht op de bodem komt voor ontwikkeling van waterplanten. Bovendien leidt het tot een eenzijdige visstand.

Dat de doelen vaker een lagere score hebben dan de defaultwaarde van 0,6 betekent geen dalende ambitie. Het is geen doelverlaging in de zin van de KRW, omdat alle als effectief beoordeelde maatregelen in de doelafleiding zijn meegenomen. Het betekent vooral een realistische ambitie, waarvan het nog altijd een forse opgave is om die in 2027 bereikt te hebben.

Voor de chemische kwaliteit worden geen doelen per waterlichaam afgeleid, zoals dat voor de ecologische doelen wel het geval is. De chemische doelen zijn landelijk vastgelegd op basis van het Bkmw/BKL.

Maatregelen
De maatregelen die door de waterschappen en door andere partijen in de planperiode zullen worden genomen staan per waterlichaam vermeld in de eerdergenoemde factsheets per waterlichaam. Er zijn een aantal maatregelen waarvoor de provincie initiatiefnemer is.

Doelbereik 2027
Het is onwaarschijnlijk dat alle doelen in 2027 gehaald zullen zijn, al zal er in ieder geval sprake zijn van een belangrijke verbetering. Voor de periode 2022-2027 hebben de waterschappen haalbare en realistische ecologische doelen afgeleid, gebaseerd op uitgebreide watersysteemanalyses. Dit betekent onder meer dat bij het bepalen van de doelen rekening is gehouden met bijvoorbeeld achtergrondbelasting ten gevolge van veenafbraak. Alle effectieve maatregelen die nodig zijn om deze realistische doelen te bereiken zijn geprogrammeerd. Dit betekent dat de ecologische doelen in beginsel gehaald kunnen worden, mits:

- Alle geprogrammeerde maatregelen betaalbaar en uitvoerbaar blijken.
- Voor zover maatregelen van derden afhankelijk zijn, deze partijen meewerken aan de uitvoering.
- Alle maatregelen minimaal het effect hebben dat wordt verwacht.

Echter, er zit een marge in de betrouwbaarheid van de beoordelingssystemen, uitheemse soorten kunnen de goede toestand in de weg zitten en klimaatverandering heeft invloed op de biologie. Verder is voor het op orde krijgen van de ondersteunende parameters stikstof en fosfor een verdere inspanning noodzakelijk, met name op nationaal niveau.

Bovendien zijn er zoals eerder aangegeven naast de vier biologische en zeven ondersteunende parameters nog een honderdtal specifiek verontreinigende stoffen, waarop getoetst wordt. Dit betreft stoffen die verstorend zijn voor het ecologisch doelbereik waarvoor landelijke normen van toepassing zijn. Een voorbeeld is de stof ammonium.

De ecologische doelen kunnen onder meer als gevolg van 'natuurlijke omstandigheden' nog niet in 2027 zijn bereikt. Voor de EU is dat een geldige motivatie voor het in 2027 nog niet bereiken van de doelen. De natuur kan na het nemen van de verbetermaatregelen meer hersteltijd nodig hebben.

De maatregelprogramma's zijn vooral gericht op het verbeteren van de ecologische doelen. Daarnaast kent de KRW zoals gezegd ook chemische doelen. De regionale overheden hebben beperkt invloed op het chemisch doelbereik omdat het toelatingsbeleid en het gebruik van de betreffende stoffen landelijk worden bepaald. Wel werken de waterschappen in Noord-Holland, en ook de provincie, samen in het Landbouwportaal. Met dit Landbouwportaal wordt onder meer gewerkt aan het terugdringen van normoverschrijdingen van gewasbeschermingsmiddelen.
Met name de eerdergenoemde ubiquitaire stoffen vormen een probleem bij het halen van de chemische doelen in 2027. Dit zijn stoffen die niet meer geloosd mogen worden maar die in het milieu erg langzaam afbreken.

Fasering doelbereik
Voor kwaliteitselementen die volgens de prognose in 2021 nog niet aan de doelstellingen voldoen dient een beroep gedaan te worden op de uitzonderingsbepaling van KRW artikel 4.4 (fasering). Fasering is van toepassing op alle 89 waterlichamen. De redenen zijn per waterlichaam toegelicht in de eerdergenoemde factsheets per waterlichaam. In alle gevallen zijn een of meer van de volgende motiveringsgronden van toepassing: natuurlijke omstandigheden, technisch onhaalbaar en onevenredig kostbaar.

Tijdelijke achteruitgang
Voor 7 waterlichamen, alle in het beheergebied van Rijnland, wordt een beroep gedaan op artikel 4.6 van de KRW (tijdelijke achteruitgang). Het betreft de waterlichamen Amstelveense Poel, Mooie Nel en Liede, Vaarten Haarlemmermeerpolder, Vaarten Houtrakpolder, Zuid-Kennemerland, Amsterdamse Waterleidingduinen en Trekvaartsysteem. Voor de oorzaken, meestal een ubiquitaire stof of een specifiek verontreinigende stof, wordt verwezen naar de eerdergenoemde factsheets per waterlichaam.

2.3 Overige wateren

Doel: een goede ecologische en chemische toestand

Ecologische doelen overig water
In de KRW zijn criteria vastgelegd voor de begrenzing van KRW-oppervlaktewaterlichamen. Toepassing van deze criteria, in 2009, heeft ertoe geleid dat een deel van het oppervlaktewater is begrensd als KRW-waterlichaam (zie paragraaf 2.2) en een deel, het 'overig water', niet. Het overig water betreft vooral kleinere wateren, maar bij elkaar opgeteld gaat het toch om een aanzienlijke oppervlakte (voor het regionale water meer dan 40%).
Voor dit overig water geldt weliswaar ook de KRW (die geldt namelijk voor al het water), maar een belangrijk verschil is dat voor dit water geen ecologische doelen behoeven te worden afgeleid, in tegenstelling tot voor de KRW-waterlichamen. De provincie zal evenwel in de planperiode ecologische doelen vaststellen voor het overig water in de beheergebieden van het Hoogheemraadschap van Rijnland en het waterschap Amstel Gooi en Vecht. Dit is met deze waterschappen in 2019 afgesproken in de overeenkomst 'Ecologische doelen overige wateren provincie Zuid-Holland en provincie Noord-Holland'.

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is dus geen partij bij de overeenkomst. Dit waterschap hanteert een watersysteembenadering en heeft ervoor gekozen om voor overig water dezelfde doelen aan te houden als die gelden voor de KRW-waterlichaam waar ze op afwateren. Op deze kaart is voor elk van de 51 KRW-waterlichamen te zien welk overig water daarbij hoort.

In de in paragraaf 2.2 genoemde tabel kunnen de doelen per KRW-waterlichaam worden opgezocht, die dus ook van toepassing zijn op het bijbehorende overig water.

Voor het halen van deze doelen voor overig water zal een inspanningsverplichting gelden. Binnen de KRW geldt immers alleen voor de begrensde KRW-waterlichamen een resultaatverplichting.

De belangrijkste punten uit de genoemde overeenkomst met Rijnland en AGV zijn:
- voor al het overig water zullen de waterschappen ecologische doelen gaan afleiden. Ook de huidige toestand wordt bepaald.
- de doelen zullen weliswaar 'KRW-like' zijn maar veel minder uitgebreid dan de doelen die voor KRW-waterlichamen worden afgeleid. Het is aan de waterschappen om voor overig water een of meer van de vele KRW-parameters te kiezen, en ook de indeling van het overig water.
- de provincie zal de doelen overig water vaststellen. Bij het aanleveren van de conceptdoelen aan de provincie wordt tevens inzicht geboden in de realisatiestrategie en de wijze van monitoring van het doelbereik.
- Zowel de waterschappen als de provincies betrekken de te zijner tijd vast te stellen doelen bij hun beleid en de uitwerking daarvan.

Chemische doelen overig water
Bij alle bronnen van verontreiniging worden via vergunningen of algemene regels de best beschikbare technieken voorgeschreven om lozingen en emissies van chemische stoffen terug te dringen. Vervolgens wordt beoordeeld, zoals bij lozingen met de emissie-immissie-toets, of aanvullende maatregelen nodig zijn. Voor de KRW zijn de chemische doelen per 1 januari 2022 vastgelegd in het Besluit kwaliteitseisen Leefomgeving (BKL). Het gaat hierbij om de doelen voor prioritaire stoffen (zeer giftige of moeilijk afbreekbare stoffen) die Europa heeft vastgelegd en die de chemische toestand van een water bepalen, en om chemische doelen voor overige verontreinigende stoffen die nationaal zijn vastgesteld en die mede de ecologische toestand bepalen. De provincie vindt het van belang dat ook voor oppervlaktewateren die niet als KRW-waterlichaam zijn vastgesteld, dus voor de overige wateren, doelen gelden. Voor de chemische doelen sluit de provincie aan bij de normen voor de chemie uit het BKL. Voor zowel de KRW-waterlichamen als overige wateren kunnen de in het BKL opgenomen stoffen en de betreffende getalswaarden als vertrekpunt dienen voor afwegingen. De provincie verwacht dat de waterschappen deze normen net als in de periode 2016-2021 als uitgangspunt voor afwegingen zullen toepassen op alle oppervlaktewateren in de provincie Noord-Holland.

Maatregelen
- Ecologische doelen overig water vaststellen

2.4 Water-maatregelen provincie

Doel: bevorderen van een goede ecologische en chemische toestand

Natuurvriendelijke oevers provinciale vaarwegen
De provincie onderhoudt ruim 250 kilometer vaarwegen en hun oevers. Die zijn primair voor het versterken van de regionale economie zoals (vracht)vervoer over water en watertoerisme. De ecologische waterkwaliteit kan onder meer verbeterd worden door waar mogelijk en zinvol natuurvriendelijke oevers (nvo's) aan te leggen. Dit zijn oevers met een geleidelijke overgang tussen land en water of met een vooroever. Er ontstaat hierdoor een luwe land-waterzone, waar meer kans is op waterplanten en opgroei- en paaimogelijkheden voor vis. Nvo's hebben een bewezen positieve uitwerking op de ecologische waterkwaliteit en dus op het bereiken van de KRW-doelen en de biodiversiteit.

In december 2017 hebben PS ingestemd met de Kansenkaart natuurvriendelijke oevers provinciale vaarwegen. Daarin werden de kansen voor aanleg en verbetering van nvo's in beeld gebracht. Uit deze kansenkaart kwamen 30 locaties die effectief bleken te zijn. De afgelopen jaren zijn middelen beschikbaar gekomen voor de uitvoering en zijn de kansen voor een belangrijk deel gerealiseerd. Een voorbeeld betreft de realisatie van 9,6 km rietlanden/nvo's langs de trajecten West-Beverkoog en Noord Schermer- en Walingsdijk.

Er is inmiddels gekozen voor een nieuwe, meer flexibele werkwijze, waarbij niet van te voren de locaties voor het verzilveren van nvo-kansen worden vastgelegd maar er meer ruimte is om in te spelen op kansen. De provincie gaat de oeververvangingsprojecten voor de komende 6 à 8 jaar aanbesteden aan één partij. Daarbij is duurzaamheid een belangrijk criterium, onder meer ten

aanzien van voorzieningen ter verbetering van de biodiversiteit en de waterkwaliteit (zoals natuurvriendelijke oevers). Deze aanbesteding is in 2019 voorbereid en wordt naar verwachting in 2020 afgerond. Er is besloten om niet meer per project afzonderlijk de financiering beschikbaar te stellen maar om eenmalig een bedrag van € 1 miljoen voor de aanleg van nvo's uit te trekken. Dit bedrag is naar verwachting voldoende voor de kansen die zich t/m 2023 zullen voordoen. Het bij oeveronderhoud aanleggen van nvo's wordt zo meer 'het nieuwe duurzame normaal'. Het voornemen is om de toekomstige financiering, na 2023, te regelen via het spoor van de Nota Kapitaalgoederen. Op deze wijze worden de kosten van nvo's onderdeel van de normkosten waarop het toe te kennen projectbudget wordt gebaseerd. Deze werkwijze is in lijn met de Green Deal GWW waaraan de provincie zich heeft gecommitteerd.

Vispasseerbare provinciale sluizen
De provincie heeft tien schutsluizen in eigendom en beheer. In januari 2020 is een haalbaarheidsstudie opgeleverd voor de verbetering van de vispasseerbaarheid van deze sluizen. Op basis van deze haalbaarheidsstudie zal de provincie de komende jaren prioriteit gegeven aan de volgende zes schutsluizen, alle boven het Noordzeekanaal:

- Wilhelminasluis
- Koopvaardersschutsluis
- Braaksluis
- Molenkolksluis
- Roskamsluis
- Willem I-sluis

De vispasseerbaarheid van deze sluizen zal worden verbeterd door middel van loze schuttingen, rinketbediening en/of lokstroompompen. Voor de overige vier sluizen is er ofwel geen ecologische urgentie dan wel zijn al vismigratievoorzieningen aanwezig.

In het Noordzeekanaalgebied liggen twee provinciale sluizen, de Wilhelminasluis in Zaanstad en de Willem I-sluis in Amsterdam. Sinds 2017 neemt de provincie deel aan een gezamenlijk meerjarig vismonitoringsprogramma van alle waterbeheerders rond het Noordzeekanaal, op basis van een samenwerkingsovereenkomst. Het monitoringsprogramma is mede opgezet met het oog op de komst van de nieuwe zeesluis in IJmuiden en de daaraan gekoppelde mitigerende maatregelen tegen zoutindringing. Het programma vergroot de kennis over migratiepatronen en de passage bij sluizen, gemalen en vispassages. Hierdoor kunnen wateren en kunstwerken effectiever worden ingericht en beheerd. De focus ligt hierbij op de migrerende doelsoorten aal (glasaal en schieraal) en driedoornige stekelbaars, evenals op zoetwatervis, die evenzeer baat heeft bij goed passeerbare kunstwerken. In oktober 2019 is besloten de samenwerking in ieder geval tot en met 2022 voort te zetten. In de planperiode zal voortzetting en invulling van deze samenwerking na 2022 overwogen worden.

KRW-pilot
Waterschappen en provincie werken samen aan het realiseren van de KRW-doelen in 2027. In het coalitieakkoord 2019-2023 'Duurzaam doorpakken!' is een KRW-pilot aangekondigd: in een specifiek waterlichaam wordt bekeken of daar versneld de KRW-doelen kunnen worden gerealiseerd. De leereffecten van deze pilot kunnen worden gebruikt om de aanpak in de andere waterlichamen zo nodig bij te stellen.

In 2020 werd besloten de pilot vorm te geven door maatregelen ter verbetering van de ecologische waterkwaliteit in een drietal deelprojecten in drie waterlichamen:

Deelproject KRW-pilot / KRW-waterlichaam	Partners	Inhoud
Uitgeester- en Heemskerkerbroek[7]	HHNK	Diverse projecten
Sloterplas	AGV	Proefproject stikstoflimitering
Amstelveense Poel	Rijnland, gemeente Amstelveen	Baggerproject

[7] Naast deze pilot met de provincie heeft HHNK ervoor gekozen ook zelf een pilot uit te voeren en te bekostigen, in het waterlichaam Krommenieër Woudpolder.

De uitvoering van deze projecten zal in 2021 van start gaan.

Overige provinciale maatregelen KRW-waterlichamen
De meeste maatregelen in de regionale KRW-waterlichamen worden door de waterschappen genomen. In paragraaf 2.2 is per waterschapsbeheergebied voor de periode 2022-2027, een overzicht opgenomen van maatregelen in de KRW-waterlichamen waarvoor de provincie initiatiefnemer is. Het betreft vooral natuurmaatregelen.

Maatregelen
- Natuurvriendelijke oevers aanleggen in provinciale vaarwegen
- Provinciale schutsluizen beter vispasseerbaar maken
- KRW-pilot uitvoeren
- Natuurprojecten uitvoeren in KRW-waterlichamen

2.5 Provinciaal beleid landelijk gebied

Doel: Een (water)vitaal landelijk gebied

Het provinciale landbouw-, natuur- en bodemdalingsbeleid leidt mede tot verbetering van de chemische en ecologische waterkwaliteit. In deze paragraaf wordt een en ander, niet uitputtend, beschreven.

Landbouwbeleid
De waterkwaliteit vaart wel bij een goede bodem en vice versa. Een verduurzaming van de landbouw impliceert een verbetering van de bodemstructuur en beperking van de emissies van meststoffen en gewasbeschermingsmiddelen, waardoor de belasting van het oppervlaktewater afneemt. Net als andere overheden en partijen levert de provincie een bijdrage aan deze verduurzaming. De bijdrage aan de beoogde transitie naar een duurzaam voedselsysteem (economisch, ecologisch, ruimtelijk en sociaal) wordt beschreven in de Voedselvisie (2021). Specifiek voor de bollenteelt zal de provincie starten met een stimuleringsprogramma voor biologische bollenteelt, met de focus op percelen die in de nabijheid van natuurgebieden liggen.

Europese financiering watermaatregelen en waterbeheer
De provincie vervult een belangrijke uitvoerende rol bij de besteding van Europese middelen voor waterdoeleinden. Het bestaande Plattelandsontwikkelingsprogramma 2014-2020 (POP3) wordt in 2020 en 2021 verlengd, maar er wordt daarbij wel meer focus aangebracht. Deze focus betreft de onderwerpen Klimaat, Biodiversiteit en Bodem en Kringlooplandbouw. Binnen deze onderwerpen is er voldoende ruimte om maatregelen te treffen die bijdragen aan het verbeteren van de waterkwaliteit en de kwantitatieve waterhuishouding.
In het nieuwe Nationaal Strategisch Plan (NSP, de opvolger van POP3, 2023-2027) voor het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid (GLB) zal wederom de mogelijkheid bestaan om mede met Europees geld watermaatregelen te financieren.

Ook blijft Europese financiering (nu onder het POP3 en vanaf 2023 onder het NSP-GLB) mogelijk voor agrarisch natuurbeheer en agrarisch waterbeheer, met onder andere maatregelen die uitspoeling van nutriënten verminderen, ecologisch slootschonen, bufferzones langs watergangen en spuitvrije akkerranden.

Bovendien kan aan de realisatie van KRW-doelen worden bijgedragen via een stelsel van regelingen en voorwaarden die gesteld worden aan inkomenssteun voor boeren (de zogeheten 1e pijler). Het kan hier gaan om maatregelen die tot de basis voor hectaresteun behoren, alsmede om additionele maatregelen (ecoregelingen) die agrariërs op vrijwillige basis kunnen nemen om zo extra hectarepremie te ontvangen.

Eén van de succesfactoren is een voor agrariërs laagdrempelige en toegankelijke financiering. In Noord-Holland heeft het Landbouwportaal Noord-Holland (zie ook hieronder) het belang daarvan aangetoond. Vanaf 2023 is de ambitie om het Landbouwportaal voor een belangrijk deel onder het NSP-GLB te financieren.

Landbouwportaal
LTO Noord, de agrarische collectieven, de waterschappen in Noord-Holland en de provincie hebben hun krachten gebundeld in de Samenwerking Bodem & Water. Hierin werken zij samen aan een schone, gezonde en natuurlijke omgeving waar de landbouw kan floreren en biodiversiteit wordt hersteld. De Samenwerking Bodem & Water heeft geleid tot het

Landbouwportaal Noord-Holland. Agrarische ondernemers vinden hier kennis, informatie en een overzicht van maatregelen en subsidiemogelijkheden die bijdragen aan een duurzame bedrijfsvoering en een klimaatrobuust watersysteem. Een subsidieaanvraag indienen en afhandelen verloopt ook via het Landbouwportaal. Het Landbouwportaal is medio 2018 van start gegaan en heeft tot een grote deelname van agrariërs geleid.
De provincie voert sedert 2018 de zogeheten subsidieregeling 'kennis' uit, waarmee met financiële middelen van de waterschappen onder meer coaches worden gefinancierd die bedrijfsbezoeken afleggen om agrariërs te adviseren over te nemen verbetermaatregelen.

De genoemde partijen zijn voornemens het Landbouwportaal ook in de komende jaren te continueren. Wat de provincie betreft is een aandachtspunt daarbij de effectmonitoring van de verbetermaatregelen.
Voor de financiering van het Landbouwportaal wordt vooral gekeken naar Europese middelen (zie hiervoor). De provincie onderzoekt met partijen de mogelijkheden tot verdere verbreding van het Landbouwportaal.

Pachtbeleid
De provincie heeft ca. 1.800 hectare grond in eigendom die tijdelijk aan agrariërs wordt verpacht, alvorens de grond een definitieve bestemming krijgt. Bij de verpachting worden (bovenwettelijke) gebruiksvoorwaarden gesteld die onder andere leiden tot minder emissies naar grond- en oppervlaktewater van meststoffen en bestrijdingsmiddelen. In 2020 werd aanvullend besloten om voor de nieuwe contracten het gebruik van het onkruidbestrijdingsmiddel glyfosaat op de pachtgronden te verbieden.

Natuurbeleid
De provincie werkt aan verdere realisatie en optimalisatie van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De ambitie is om de NNN in 2027 gerealiseerd te hebben, waartoe nog 5.600 hectare aan het netwerk toegevoegd dient te worden (peildatum 1 januari 2020). Hiervoor is in het najaar van 2020 een realisatiestrategie vastgesteld.
Bij kwaliteitsverbetering van natuurgebieden, bijvoorbeeld in de 19 N2000-gebieden, kunnen waterkwaliteit en waterpeilen een belangrijke rol spelen. De provinciale stikstofaanpak met betrekking tot N2000-gebieden zal ook de waterkwaliteit ten goede komen.
Het natuurbeheer, dat door de provincie wordt georganiseerd en gefinancierd, kan hand in hand gaan met waterkwaliteitsverbetering, zowel binnen het NNN als daarbuiten (agrarisch natuur- en landschapsbeheer). Het SNL (subsidiestelsel natuur en landschap) onderscheidt vijf zogenoemde 'leefgebieden' voor agrarisch natuur- en landschapsbeheer. Binnen de leefgebieden open grasland, open akker, droge dooradering, natte dooradering en in de categorie agrarisch waterbeheer kan subsidie voor agrarisch natuurbeheer worden aangevraagd, voor ecologische doelen (behoud weidevogel en akkervogels) en voor verbetering van de waterkwaliteit.

In 2020 zal de provincie een Masterplan Biodiversiteit opstellen. In het masterplan wordt aangegeven wat de provincie samen met betrokken organisaties gaat doen ter versterking van de biodiversiteit, niet alleen in de natuurgebieden maar ook daarbuiten. In de waterrijke provincie Noord-Holland komt vanzelfsprekend ook de biodiversiteit in en om het water aan bod. Onder meer zal mogelijk met de waterschappen de realisatie van een nat natuurnetwerk worden verkend, aanvullend op het NNN. Combinaties zoals klimaatadaptie (zoetwaterberging) en natuurinrichting zijn bewezen kansrijk. Onderdeel van het masterplan wordt een kennisagenda voor biodiversiteit en waterkwaliteit. De kennisagenda maakt nieuwe kennis beschikbaar voor gebiedsprojecten waar meerdere doelen samenkomen.

Bodemdalingsbeleid
Bij veenafbraak komen nutriënten vrij die leiden tot (verdere) belasting van het oppervlaktewater. Dit kan, afhankelijk van andere eutrofiëringsbronnen zoals bemesting, een verslechtering van de ecologische kwaliteit tot gevolg hebben. De provincie voert een beleid om bodemdaling in veengebieden tegen te gaan door maatregelen te nemen die veenafbraak beperken. Met een gebiedsgerichte aanpak wordt gewerkt aan het stoppen of remmen en waar mogelijk herstellen van bodemdaling.
De belangrijkste veenpakketten in Noord-Holland bevinden zich in Laag Holland. Voor dit gebied zal een integraal gebiedsprogramma worden opgesteld en uitgevoerd, waarin onder meer het beperken van bodemdaling, de realisatie van het NNN en het verbeteren van waterkwaliteit aan elkaar worden gekoppeld.

Integrale gebiedsgerichte programma's

De provincie werkt in een aantal gebieden aan een integrale aanpak van verschillende opgaven. Een voorbeeld is het Integraal Gebiedsprogramma Laag Holland (zie hiervoor). Een ander voorbeeld is het gebied Oostelijke Vechtplassen. Hier werken 21 partijen samen om het gebied een kwaliteitsimpuls te geven door de realisatie van 800 hectare NNN, het baggeren van de Loosdrechtse Plassen, het behouden en verbeteren van verschillende Natura 2000-habitats, de aanleg van recreatieve verbindingen, het herstel van legakkers, het verbeteren van de waterkwaliteit en het transformeren van de watersportsector.

Circulaire economie
Uit afvalwater kunnen in een rioolwaterzuiveringsinstallatie (rwzi) veel waardevolle grondstoffen teruggewonnen worden, zoals fosfaten voor de bemesting in de landbouw of cellulose voor versterking van asfalt. De waterschappen zijn bezig hierin stappen te zetten en nemen zo hun verantwoordelijkheid in de realisatie van een zoveel mogelijk circulaire economie.

De provincie steunt het zoveel mogelijk circulair maken van de afvalwaterketen van harte, onder meer omdat het de waterkwaliteit ten goede komt en de mogelijkheden tot hergebruik van het rwzi-effluent vergroot. Er is een link met de EU-verordening inzake minimumeisen voor hergebruik van water. Deze verordening is in 2020 gepubliceerd en zal in 2023 in werking treden. De provincies worden mogelijk bevoegd gezag voor de vergunningverlening. De verordening heeft onder meer als doelstelling het bevorderen van hergebruik van (gezuiverd) stedelijk afvalwater voor agrarische toepassingen (circulaire economie). Daarnaast de harmonisatie van eisen met het oog op de interne markt voor de afzet van producten geteeld met hergebruikt water.

Subsidiëren integrale projecten
De provincie zal in de planperiode integrale projecten van waterschappen subsidiëren die waterkwaliteitsdoelen koppelen aan andere beleidsdoelen.

Maatregelen:
- Uitvoeren POP3/NSP-GLB-water
- Deelname Landbouwportaal
- Uitvoeren integrale gebiedsgerichte programma's
- Subsidiëren integrale projecten

2.6 Opkomende stoffen, medicijnresten en microplastics

Doel: watervervuiling door nieuwe stoffen tegengaan

Er is de laatste jaren steeds meer aandacht gekomen voor de vervuiling van het water met 'opkomende stoffen', medicijnresten en microplastics. Dit zijn categorieën van stoffen die niet KRW-genormeerd zijn. De rol van de provincie met betrekking tot deze stoffen is beperkt (vaak grond- of drinkwatergerelateerd) en zal dat waarschijnlijk ook blijven.

Opkomende stoffen
Door het intensieve gebruik van het water en de omgeving rondom het water, worden er met regelmaat nieuwe of relatief onbekende stoffen in het water aangetroffen waarvan niet bekend is welke effecten ze kunnen hebben op het waterecosysteem en de mensen en dieren die daarvan afhankelijk zijn. Het gaat met name om biociden, PFAS (fluorhoudende water-, vet- en vuilafstotende stoffen die worden gebruikt in verschillende producten), alkylfosfaatesters (gebruikt als brandvertrager en/of weekmaker), persoonlijke verzorgingsproducten, schoonmaakmiddelen en huishoudchemicaliën. Vooral in effecten van (mengsels van) opkomende stoffen is meer inzicht nodig. Om hier beter grip op te krijgen is op landelijk niveau, binnen de Delta-aanpak Waterkwaliteit, het uitvoeringsprogramma 'Aanpak opkomende stoffen in water' opgesteld.

De provincie heeft met haar VTH-beleid (vergunningen, toezicht, handhaving) invloed op de concentraties van opkomende stoffen in oppervlakte- en grondwater. Er wordt gewerkt aan landelijke afspraken over intensivering van VTH-beleid met betrekking tot Zeer Zorgwekkende Stoffen en potentiële Zeer Zorgwekkende Stoffen (zie ook paragraaf 2.1). Over de invulling zal de provincie overleg plegen met de omgevingsdienst NZKG.

Voor de opkomende stoffen wacht de provincie de resultaten af van de landelijke trajecten en afspraken. Indien nodig en effectief kunnen eventueel regionale maatregelen worden geïnitieerd

ter aanvulling van het landelijke spoor, samen met waterbeheerders, gemeenten en maatschappelijke sectoren.

Medicijnresten
Door toenemend (humaan) medicijngebruik komen steeds meer medicijnresten in het oppervlaktewater terecht. Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat lage concentraties van medicijnresten al nadelige effecten kunnen hebben op aquatische organismen. Hierdoor kan de kwaliteit van het waterleven onder druk komen te staan. De grootste bron van verontreiniging zijn huishoudens, deze bron is veel groter dan die van ziekenhuizen en verzorgingshuizen. Sinds enige jaren werkt de Rijksoverheid samen met andere partijen samen in de 'Ketenaanpak Medicijnresten *uit* Water' aan het terugdringen van medicijnresten in oppervlakte- en grondwater. Deze aanpak is gericht op alle stappen: van de ontwikkeling en toelating, het voorschrijven en gebruik, tot en met de afval- en zuiveringsfase. De verwachting is echter dat een substantiële emissiereductie van medicijnresten naar oppervlaktewater alleen maar kan worden behaald door verbeteringen in de rioolwaterzuivering. Andere microverontreinigingen, zoals gewasbeschermingsmiddelen en biociden kunnen hierbij 'meeliften'.

De provincie zal waar mogelijk het probleem van medicijnresten in het water verbinden met andere provinciale opgaven zoals gezondheid en duurzame landbouw (diergeneesmiddelen). Voor medicijnresten wacht de provincie de resultaten af van de landelijke trajecten en afspraken. Indien nodig en effectief kunnen eventueel regionale maatregelen worden geïnitieerd ter aanvulling van het landelijke spoor, samen met waterbeheerders, gemeenten en maatschappelijke sectoren.

Microplastics
Het effect van microplastics op de mens en het milieu is nog niet duidelijk; onderzoek daarnaar is vaak complex. Microplastics breken nauwelijks af in het milieu. Aan het plastic kunnen additieven of andere stoffen toegevoegd zijn. Het beleid is vooral gericht op preventie. Op Europees niveau zijn verschillende stappen gezet om microplastics in het milieu aan te pakken. Zo zijn de EU-lidstaten verplicht maatregelen te nemen om het gebruik van plastic tasjes te verminderen. Nationaal is het beleid erop gericht om, aanvullend op het Europese beleid, maatregelen te nemen in overleg met de relevante sectoren zoals de textiel- en de verfbranche en de cosmetica-industrie.
Een belangrijke bron van microplastic in het oppervlaktewater zijn grote, zichtbare stukken plastic afval. Het terugdringen van het plastic zwerfafval is daarom een belangrijke maatregel. Naar verwachting wordt in 2021 Europees beleid van kracht om het probleem van microplastics te verminderen.
De provincie ruimt zwerfvuil op langs provinciale (vaar)wegen. De provincie ziet weinig mogelijkheden tot verdere concrete actie vanuit de eigen bevoegdheden maar is altijd bereid mee te denken in mogelijke oplossingsrichtingen.

Maatregelen
- VTH-beleid ZZS en (p)ZZS intensiveren

2.7 Zwemwater

Doel: uitbreiding van het aantal zwemlocaties en verbetering van de kwaliteit

Zwemwateren behoren onder de KRW tot de beschermde gebieden. In deze gebieden moet het waterbeheer worden afgestemd op de eisen die gelden vanwege dit specifieke gebruik. Dit is verder uitgewerkt en geregeld in de Europese Zwemwaterrichtlijn. Hierin is aangegeven dat lidstaten elk jaar zwemlocaties in oppervlaktewater aanwijzen en dat zwemmers worden geïnformeerd over de waterkwaliteit. In Nederland is deze taak opgedragen aan de provincies. Zij werken daarbij nauw samen met waterbeheerders en beheerders van de zwemlocaties.

Aanwijzen zwemlocaties, veiligheidsonderzoek en verzorgen publieksinformatie
Bij het aanwijzen van zwemlocaties volgt de provincie de Europese Zwemwaterrichtlijn en het Nederlandse protocol 'Aanwijzen en afvoeren van Zwemlocaties'. Om een locatie aan te kunnen wijzen moet deze aan veiligheidseisen en waterkwaliteitseisen voldoen. Er moeten kwaliteitsmetingen zijn gedaan en er moet een zwemwaterprofiel worden opgesteld. Dit zwemwaterprofiel bevat een gebiedsanalyse, met inventarisatie van vervuilingsbronnen zoals riooloverstorten en indien nodig een maatregelenprogramma. In Noord-Holland zijn ruim 150 zwemlocaties. Deze zijn te vinden op www.zwemwater.nl.

Nadat een locatie is aangewezen meet de waterbeheerder periodiek de waterkwaliteit en voert de provincie jaarlijks een veiligheidsonderzoek uit. De provincie gebruikt de gegevens van de waterbeheerder en verzorgt de publieksinformatie. Wanneer het water een slechte kwaliteit heeft of als er andere risico's zijn, zoals bijvoorbeeld een onstabiele bodem, wordt er een waarschuwing of negatief zwemadvies gegeven. Indien nodig kan er ook een zwemverbod worden ingesteld. Dit wordt ter plaatse en op internet bekend gemaakt.

Waterkwaliteit
Voor goed zwemwater is een goed samenspel tussen locatiebeheerder en waterbeheerder noodzakelijk. Een slechte waterkwaliteit kan namelijk zowel worden veroorzaakt door het beheer van stranden en ligweides als door het waterbeheer. Hondenpoep kan bijvoorbeeld een oorzaak zijn van te hoge bacteriegehaltes in het water en hoge fosforgehaltes in stilstaand water kunnen leiden tot algenbloei.
In de afgelopen planperiode heeft de provincie stimuleringsbeleid gevoerd om de kwaliteit van het zwemwater te verbeteren. De provincie ondersteunde locatiehouders en waterbeheerders met een subsidieregeling. Deze regeling is succesvol gebleken maar de zwemwaterkwaliteit is nog niet overal goed. Het droger worden van zomers en in samenhang hiermee minder verversingsmogelijkheden van het water is een van de oorzaken. De provincie zal haar stimuleringsbeleid voortzetten.

Nieuwe locaties
Met name in en rond stedelijke gebieden neemt de recreatiedruk en de behoefte aan zwemplekken toe. Net als in de vorige planperiode wil de provincie actief meewerken aan het ontwikkelen van nieuwe locaties. De provincie ondersteunt potentiële locatiehouders bij het uitvoeren van voorbereidend gebiedsonderzoek (opstellen zwemwaterprofielen) én het treffen van maatregelen.

Maatregelen
- Aanwijzen zwemlocaties, uitvoeren veiligheidsonderzoeken en verzorgen publieksinformatie
- Stimuleren verbetering kwaliteit zwemlocaties
- Stimuleren ontwikkeling nieuwe zwemlocaties

2.8 Vaarwegen

Doel: een goed op de beroeps- en recreatievaart toegesneden vaarnetwerk

Sinds 2015 wijst de provincie voor de regionale wateren aan welke wateren de maatschappelijke functie 'vaarweg' hebben. In de provinciale Omgevingsverordening zijn de vaarwegen opgenomen die de provincie van regionaal belang acht. Deze vaarwegen hebben ook de maatschappelijke functie vaarweg.
Het vastleggen van de maatschappelijke functies van regionale wateren in het waterprogramma gebeurt op grond van artikel 4.4 Waterwet. Ook onder de Omgevingswet kunnen maatschappelijke functies voor regionale wateren worden vastgelegd in het regionaal waterprogramma (zie onder andere art. 4.4 lid 1 van het Besluit Kwaliteit Leefomgeving (BKL)). Uit de toelichting bij het BKL blijkt dat de in het regionaal waterprogramma vastgelegde maatschappelijke functies een rol spelen bij de beslissing op een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een wateractiviteit (artikel 8.84 BKL). Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend als die activiteit verenigbaar is met de vastgelegde maatschappelijke functies. Ditzelfde geldt ook voor omgevingsvergunningen voor milieubelastende activiteiten; zie art. 8.22 BKL.
Voor 2015 is naar aanleiding van de toen nieuwe Waterwet opnieuw gekeken naar alle wateren in de provincie en is er voor gekozen om de wateren met een regionaal belang voor de beroepsvaart en de recreatievaart aan te wijzen als vaarweg. Specifiek is toen besloten tot aanwijzing van de regionale wateren die behoren tot de BRTN[8], de Staande Mast Route en de CEMT[9]. Hierbij zijn toen, door Provinciale Staten, ook voor het eerst de vaarwegbeheerders per vaarweg aangewezen, in de Waterverordening provincie Noord-Holland. Deze aanwijzing is afgestemd met de waterschappen en gemeenten. In de Waterverordening staat ook de regelgeving met betrekking tot het vaarwegbeheer. Met de overgang naar de Omgevingswet zullen de aanwijzing van de

[8] BRTN staat voor Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland.
[9] CEMT staat voor de Conférence Européenne des Ministres de Transport, die de klasse-indeling bepaald heeft.

vaarwegbeheerders en de regelgeving omtrent de vaarwegen in de Omgevingsverordening komen te staan.

De Functiekaart vaarwegen is sinds 2015 niet gewijzigd; het betreft een voortzetting van bestaand beleid. Vooralsnog worden er geen wijzigingen voorzien in het aangewezen vaarwegennetwerk.

Maatregel

- Aanwijzen vaarwegen

3 Deelprogramma Grondwater

3.1 Inleiding

Grondwater, het is onzichtbaar maar overal aanwezig. Het wordt gebruikt voor drinkwatervoorziening, industriële toepassingen, beregening van landbouwgronden en energievoorziening. Een goed grondwaterbeheer is belangrijk voor de landbouw, de economie, wonen en de natuur. Voor een duurzaam gebruik van het grondwater mogen voorraden niet uitgeput raken en moet de kwaliteit goed zijn.

De opbouw van dit hoofdstuk sluit aan op de Kaderrichtlijn Water en de hiermee samenhangende Grondwaterrichtlijn. Deze richtlijnen verplichten de lidstaten het grondwater in te delen in grondwaterlichamen. Van deze samenhangende eenheden moet de toestand worden beoordeeld en moeten maatregelen worden genomen om een goede toestand te bereiken en te behouden. De toestandsbeoordeling vindt plaats aan de hand van een aantal testen, opgenomen in 'Guidance Document No. 18 on groundwater status and trend assessment' van de EU en het 'Protocol voor toestand- en trendbeoordeling van grondwaterlichamen KRW' van de Landelijke Werkgroep Grondwater.

In Nederland beoordelen de provincies de toestand van de grondwaterlichamen en stellen maatregelen vast om een goede toestand te bereiken en te behouden. Daarbij vindt afstemming plaats met waterschappen, drinkwaterbedrijven en gemeenten. Zij hebben naast het Rijk, dat verantwoordelijk is voor het generieke beleid (zoals mestbeleid en toelating bestrijdingsmiddelen), specifieke taken die van invloed zijn op het grondwatersysteem. Zo zijn de drinkwaterbedrijven verantwoordelijk voor het leveren van drinkwater, zijn gemeenten verantwoordelijk voor het stedelijk grondwaterbeheer, en zijn waterschappen bevoegd gezag voor onder andere agrarische onttrekkingen, bouwputbemalingen en industriële onttrekkingen kleiner dan 250.000 kubieke meter per jaar.

In Nederland zijn 23 grondwaterlichamen begrensd. Deze bestrijken vrijwel allemaal delen van meerdere provincies. Noord-Holland maakt deel uit van vier grondwaterlichamen: duin Rijn-West, zand Rijn-west, deklaag Rijn-West en zout Rijn-West. De beoordeling van de toestand van de grondwaterlichamen wordt uitgevoerd aan de hand van drie testen die samen met de provincies Zuid-Holland, Utrecht en Gelderland worden uitgevoerd: de chemische kwaliteitstest, de waterbalanstest en, als onderdeel van deze laatste test, de zoutintrusietest.

In aanvulling op de algemene beoordeling van de grondwaterlichamen vraagt de KRW aandacht voor drie specifieke gebieden: winningen voor menselijke consumptie (drinkwater), grondwaterafhankelijke oppervlaktewaterlichamen en grondwaterafhankelijke natuur. In deze gebieden moet het grondwater ook voldoen aan de specifieke eisen die voor deze gebieden gelden. Hiervoor bestaan afzonderlijke testen.

In de volgende paragrafen wordt aangesloten op de testen die moeten worden uitgevoerd. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de chemische kwaliteit, de waterbalans, drinkwaterwinningen, grondwaterafhankelijke oppervlaktewateren en natuurgebieden.

3.2 De chemische kwaliteit

Doel: Een goede chemische toestand.

Een belangrijk doel van de aan de Kaderrichtlijn Water verbonden Grondwaterrichtlijn is om de inbreng en verspreiding van verontreinigende stoffen in het grondwater te voorkómen of te beperken. De kwaliteit van het grondwater kan achteruit gaan door verontreinigingen die afkomstig zijn uit diffuse bronnen of uit puntbronnen. Een diffuse bron heeft in tegenstelling tot puntbronnen niet eenduidig op een bepaalde plek zijn oorsprong. Belangrijke diffuse verontreinigingen zijn stikstof, fosfaat en bestrijdingsmiddelen. Bij puntbronnen gaat het veelal om oude industriële verontreinigingen.

Diffuse bronnen
De chemische kwaliteit van het grondwater wordt bepaald aan de hand van communautaire normen en drempelwaarden. De communautaire normen gelden voor nitraat en bestrijdingsmiddelen en zijn overal in de EU hetzelfde. Drempelwaarden zijn afhankelijk van

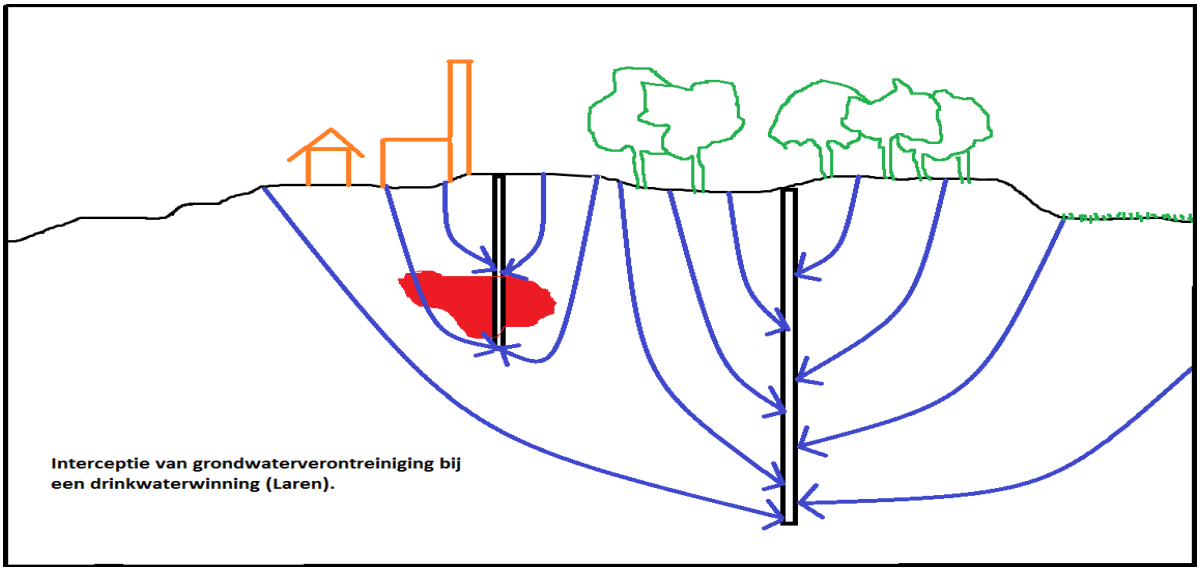
natuurlijke omstandigheden en verschillen lokaal. Voor het grondwater in Noord-Holland gelden de volgende normen en drempelwaarden (Besluit Kwaliteit Leefomgeving):

Stof	Zoet grondwater	Zout grondwater
Nitraat	50 mg/l	50 mg/l
Bestrijdingsmiddelen	0,1 µg/l (per middel) 0,5 µg/l (som alle middelen)	0,1 µg/l (per middel) 0,5 µg/l (som alle middelen)
Chloride	160 mg/l	
Arseen	13,2 µg/l	18,7 µg/l
Cadmium	0,35 µg/l	0,35 µg/l
Nikkel	20 µg/l	20 µg/l
Lood	7,4 µg/l	7,4 µg/l
Fosfaat (P-tot)	2,0 mg/l	6,9 mg/l

Een grondwaterlichaam verkeert in een goede toestand als het percentage meetpunten met norm- of drempelwaarde-overschrijding, per stof, niet hoger is dan 20%.

Van de vier grondwaterlichamen die deels in Noord-Holland liggen is alleen het grondwaterlichaam duin Rijn-West in een slechte toestand. In 23% van de KRW meetpunten wordt de drempelwaarde voor fosfaat overschreden. De oorzaken hiervan kunnen verschillend zijn: invloed van dieper brak grondwater, infiltratie van oppervlaktewater of uitspoeling uit landbouwpercelen. Met de provincie Zuid-Holland zullen mogelijke oorzaken en eventuele maatregelen worden onderzocht.

Puntbronnen
Voor puntbronnen is in Nederland sinds de jaren ‘80 van de vorige eeuw veel aandacht. Nieuwe verontreiniging wordt voorkómen (zorgplicht) en voor de aanpak van historische verontreinigingen loopt een landelijk programma. Van belang voor het grondwatersysteem zijn de verontreinigingen die niet aan de bodem zijn gebonden en die zich kunnen verplaatsen via het grondwater. Deze zogenaamde ‘spoedlocaties met een onaanvaardbaar verspreidingsrisico’ worden gesaneerd of beheerst. Onderdeel hiervan is het monitoren van restpluimen (art. 5.5 van de Grondwaterrichtlijn). Het aantal van deze locaties zal in de komende jaren geleidelijk afnemen. Incidenteel kan er een nog niet-geïdentificeerde verontreiniging bij komen, bijvoorbeeld als uitkomst van lopend PFAS-onderzoek. Afhankelijk van de lokale situatie en de risico’s die de verontreiniging met zich meebrengt moet dan worden bepaald wat de aanpak is.



Interceptie van grondwaterverontreiniging bij een drinkwaterwinning (Laren).

Gebiedsbeheerplan het Gooi
In het Gooi is sprake van een complexere situatie. Door de zandige ondergrond in het Gooi is de doorlatendheid van de bodem groot en hebben de verontreinigingen zich al over honderden meters verplaatst. Een deel van de verontreinigingen vloeit ook in elkaar over. Vanwege deze bijzondere situatie worden verontreinigingen in het Gooi in samenhang aangepakt. Dit gebeurt via het Gebiedsbeheerplan het Gooi (GBG). Voor de aanpak is een convenant gesloten tussen gemeenten, drinkwaterbedrijven, waterschap en provincie. De GBG-aanpak bestaat eruit dat de bronnen met verspreidingsrisico worden aangepakt en dat restpluimen in de ondergrond worden gemonitord. Omdat de puntbronnen in de bovengrond zijn gesaneerd zal geen nalevering plaatsvinden. Door afbraak en verdunning zullen concentraties in de ondergrond geleidelijk

minder worden. Indien de restpluimen een risico vormen voor kwetsbare objecten, bijvoorbeeld drinkwaterwinningen, worden deze actief gesaneerd.

Monitoring
Een van de constateringen uit de provinciale grondwatermeetrondes is dat er soms 'nieuwe' stoffen worden aangetroffen in het grondwater, zoals PFAS. De monitoringdieptes van de meetpunten liggen over het algemeen tussen 10 en 25 meter onder maaiveld. De stoffen die worden aangetroffen in het KRW-meetnet zijn, door de langzame stroming van grondwater, vaak de middelen (en afbraakproducten) uit het verdere verleden. Daarmee kan onvoldoende worden ingespeeld op de actualiteit. Om bedreigingen eerder te kunnen signaleren zal een ondiep meetnet worden ingericht dat als 'early warning'-meetnet kan dienen.

Maatregelen
- Fosfaatonderzoek duin Rijn-West
- Aanpak verontreinigingen met onaanvaardbaar verspreidingsrisico
- Uitvoeren gebiedsbeheerplan het Gooi
- Uitvoeren KRW-meetprogramma
- Inrichten 'early warning'-meetnet

3.3 De waterbalans

Doel: Geen uitputting van grondwatervoorraden.

Naast de kwaliteit is ook de kwantiteit van grondwater een aandachtspunt in de KRW. Doel van de KRW is dat het grondwater, en met name het zoete grondwater, duurzaam wordt gebruikt. Voorraden mogen niet uitgeput raken. Wanneer er teveel grondwater wordt onttrokken leidt dit tot verdroging of tot het omhoog komen van zout water uit de diepe ondergrond. Via de waterbalanstest wordt beoordeeld of er voldoende water beschikbaar is en blijft voor drinkwater, industrie, landbouw en ander gebruik.

Met de waterbalanstest wordt berekend hoe de aanvulling van het grondwater zich verhoudt tot de onttrekking. Voor grondwaterlichamen in Nederland geldt dat de netto-grondwateraanvulling, dit is het verschil tussen neerslag en verdamping, jaarlijks gemiddeld 200 tot 400 millimeter bedraagt. De netto-grondwateraanvulling wordt ook wel het neerslagoverschot genoemd. Het neerslagoverschot verschilt van plaats tot plaats en is afhankelijk van de aard van de begroeiing en de verharding van een gebied. Onder een bos is de grondwateraanvulling veel geringer dan in een kaal duingebied met stuifzand. En in stedelijk gebied met weinig tuinen en plantsoenen wordt regen grotendeels afgevoerd naar sloten of grachten en kan het maar beperkt in de bodem dringen. Het neerslagoverschot verschilt ook van jaar tot jaar.

Wanneer het totale neerslagoverschot op de grondwaterlichamen wordt vergeleken met de onttrekkingen dan hebben alle grondwaterlichamen een positieve waterbalans. Er vindt geen uitputting plaats, de totale aanvulling is groter dan de totale onttrekking. Ten opzichte van de vorige planperiode zijn er geen significante veranderingen. Wanneer meer in detail wordt gekeken naar gebieden en grondwateronttrekkingen in Noord-Holland dan blijkt dat de situatie iets genuanceerder ligt. Plaatselijk zijn er grote grondwateronttrekkingen, het gebruik van grondwater voor energievoorziening neemt toe, en in droge periodes kunnen er tijdelijk tekorten ontstaan.

Grote onttrekkingen
Grote grondwateronttrekkingen vinden plaats in het Gooi en in de duinen. Hier bevinden zich de grondwaterwinningen voor drinkwater. Deze drinkwaterwinningen hebben een lange historie en in de duinen werd het risico van uitputting, verdroging en verzilting al lang voor het in werking treden van de KRW gesignaleerd. Om de drinkwatervoorraad op peil te houden wordt in de duinen sinds de tweede helft van de vorige eeuw voorgezuiverd water uit de Rijn en uit het IJsselmeer geïnfiltreerd. Ook bij de drinkwaterwinningen is, mede dankzij de infiltratie van voorgezuiverd water in de duinen, sprake van een positieve waterbalans. De hoeveelheid water die wordt onttrokken is kleiner dan de grondwateraanvulling in het gebied.
Dit wordt geïllustreerd met het volgende overzicht:

	Jaarlijkse productie	Infiltratie	Netto onttrekking
Noord-Hollands Duinreservaat (53 km^2)	51 miljoen m^3/jaar	49 miljoen m^3/jaar	1 miljoen m^3/jaar
Amsterdamse Waterleidingduinen (34 km^2)	70 miljoen m^3/jaar	57 miljoen m^3/jaar	13 miljoen m^3/jaar
Het Gooi (65 km^2)	9 miljoen m^3/jaar		9 miljoen m^3/jaar

Aandacht blijft in deze gebieden wel nodig voor het behouden van een goede toestand. Bij eventuele aanpassingen van de winsystemen en bij vergunningaanvragen hiervoor wordt gekeken naar de gevolgen voor de waterbalans, en naar risico's van verzilting en verdroging. Met behulp van een meetprogramma met peilbuizen en zoutwachters, apparaten die het zoutgehalte in de bodem meten, wordt gecontroleerd of er al dan niet wordt ingeteerd op de zoetwatervoorraad.

Bodemenergie
Het gebruik van grondwater voor de energievoorziening wordt steeds belangrijker. Dit wordt ook wel warmte-koude-opslag (WKO) genoemd. Bij WKO wordt grondwater in de zomer gebruikt om gebouwen te koelen en in de winter om te verwarmen. Er zijn twee vormen van WKO: open en gesloten systemen. Bij open systemen wordt grondwater opgepompt en weer teruggebracht in de bodem. Bij gesloten systemen wordt geen water verpompt en wordt gebruik gemaakt van een gesloten circuit van leidingen in de bodem. De provincie is bevoegd gezag voor vergunningverlening en registratie van open systemen, de gemeente voor gesloten systemen. In Noord-Holland zijn er op dit moment circa 400 geregistreerde open systemen en jaarlijks komen er circa 30 nieuwe systemen bij.

Omdat bij WKO het water weer wordt teruggevoerd in de bodem is er nauwelijks sprake van een netto-onttrekking. Alleen voor beheer en onderhoud wordt soms een beperkte hoeveelheid water onttrokken en afgevoerd. Desondanks kunnen bodemenergiesystemen van invloed zijn op het grondwatersysteem en de grondwatervoorraden. Zo kan bij onzorgvuldige aanleg of beheer zoet grondwater in de ondergrond worden verdrongen door zout water. Via vergunningverlening en de hiermee samenhangende voorschriften en handhaving wordt erop toegezien dat dit niet gebeurt. Bijzondere aandacht is er daarbij voor drukke gebieden waar systemen elkaar kunnen beïnvloeden en voor de energiehuishouding van de systemen.

Bodemenergieplannen
In drukke gebieden kunnen bodemenergiesystemen elkaar negatief beïnvloeden en kan hun rendement afnemen. In deze gebieden is het wenselijk dat regie wordt gevoerd om vraag en aanbod van ruimte voor bodemenergie op elkaar af te stemmen. Gemeenten en provincies kunnen voor drukke gebieden, ook wel interferentiegebieden genoemd, bodemenergieplannen opstellen. Voor deze gebieden wordt aangegeven waar en op welke diepte open en gesloten systemen kunnen worden gerealiseerd. Ook wordt er aangegeven waar warm en waar koud water kan worden opgeslagen. Met behulp van bodemenergieplannen kan de ondergrond optimaal worden gebruikt. Omdat de plannen zowel op open als op gesloten systemen betrekking hebben moeten gemeente en provincie bij het opstellen van de plannen nauw samenwerken. De plannen worden vervolgens betrokken bij vergunningverlening door gemeente en provincie, voor respectievelijk gesloten en open systemen. In de afgelopen jaren zijn er negen bodemenergieplannen vastgesteld in de gemeenten Amsterdam, Amstelveen en Haarlem. Deze plannen kunnen een voorbeeld zijn voor nieuwe gebieden waar intensief gebruik van de ondergrond wordt verwacht, mede als uitkomst van de regionale energiestrategieën en de transitievisies warmte.

Energiebalans en rendement
Naast de waterhuishouding is ook de energiehuishouding een belangrijk aandachtspunt bij bodemenergiesystemen. Naarmate het water dat wordt gebruikt voor koeling kouder is en het water dat wordt gebruikt voor verwarmen een hogere temperatuur heeft, is de hoeveelheid water die nodig is voor energievoorziening geringer. Bij een hoger temperatuurverschil hoeft er minder water te worden verpompt en is het ondergrondse ruimtebeslag van een bodemenergiesysteem kleiner. De energie- en de waterbalans van een bodemenergiesysteem hangen nauw samen.

Het rendement van een bodemenergiesysteem wordt uitgedrukt in de seasonal performance factor (spf). De spf geeft de verhouding weer tussen de energie die uit een bodemenergiesysteem wordt gehaald voor verwarming of koeling en de hoeveelheid energie die erin wordt gestopt om het systeem (de grondwater- en warmtepompen) te laten draaien. Uit onderzoek van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied blijkt dat de spf van bodemenergiesystemen sterk verschilt. Door het beheer van de systemen te verbeteren kan de spf worden verhoogd. Komende jaren zal dit verder worden onderzocht en zal waar mogelijk verbetering van het beheer worden gestimuleerd.

Hoge temperatuur opslag
Een bijzondere vorm van bodemenergie is Hoge Temperatuur Opslag (HTO). Bij deze vorm van bodemenergie wordt veel warmte aan grondwater toegevoegd, bijvoorbeeld uit restwarmte of

door koppeling met geothermie. Water met een temperatuur van 40 tot 90 graden wordt in de bodem gebracht om het later te kunnen gebruiken. Deze vorm van bodemenergie is complex. Er kunnen risico's aan kleven, bijvoorbeeld het optreden van chemische reacties in de ondergrond, verstopping van putten en het opdrijven van warm water. Uitvoering vergt veel zorgvuldigheid en er is nog maar weinig ervaring met HTO-systemen. De energieopbrengst van dergelijke systemen kan echter hoog zijn. De provincie participeert daarom in onderzoeken naar de mogelijkheden van HTO.

Datacenters
Een punt van aandacht is het toenemend aantal datacenters. Deze datacenters gebruiken grond-, drink- en/of oppervlaktewater voor koeldoeleinden. Het kan daarbij om grote hoeveelheden water gaan maar de omvang van de huidige vraag en de mogelijke groei is niet overal precies duidelijk. Het gebruik van water voor koeldoeleinden kan een risico vormen voor de zoetwatervoorziening, de drinkwatervoorziening en de waterkwaliteit (lozingen), vooral in droge periodes wanneer de vraag naar water groot is. Maar het kan ook kansen bieden. Zo kan restwarmte wellicht worden gebruikt voor verwarming van gebouwen. Op een enkele plaats gebeurt dit al. Komende periode worden onderzoeken gedaan naar de omvang, de potentiële groei, risico's en kansen van koelwatergebruik door datacentra. De uitkomsten van de onderzoeken moeten inzicht geven en urgentie duiden voor een integrale afweging in het vestingbeleid van datacenters en welke instrumenten de provincie Noord-Holland hiervoor kan inzetten.

Texel
Hoewel er op langjarige basis overal sprake is van een neerslagoverschot en een positieve waterbalans kunnen er in droge periodes, zoals in 2018, lokaal problemen ontstaan. Voor wat betreft de waterbalans is speciale aandacht nodig voor het eiland Texel. Dit eiland onderscheidt zich van de rest van de provincie doordat tekorten aan zoet water in de zomer niet kunnen worden gecompenseerd door aanvoer van water uit de Rijn of het IJsselmeer. Op Texel start de provincie daarom samen met agrariërs en andere partijen het project 'zoete toekomst Texel'. Om de beschikbaarheid van zoet water gedurende het productieseizoen te vergroten en het verbruik te beperken wordt een pilot gedaan met ondergrondse opslag van het neerslagoverschot in natte periodes, zodat dit water in droge periodes kan worden gebruikt.

Maatregelen
- Vergunningverlening grondwateronttrekking, toezicht en handhaving
- Opstellen bodemenergieplannen
- Stimuleren rendementsverhoging bodemenergiesystemen
- Onderzoek naar de mogelijkheden van Hoge Temperatuur Opslag
- Onderzoek watervraag datacenters en hiermee samenhangende risico's en kansen
- Uitvoeren pilot ondergrondse opslag Texel

3.4 Grondwaterwinning voor drinkwater

Doel: Geen toename van de zuiveringsinspanning en op termijn een vermindering.

In Noord-Holland wordt drinkwater geleverd door drie bedrijven. Waternet levert water aan Amsterdam en enkelen plaatsen in de omgeving, Vitens levert water in een deel van het Gooi, en PWN in de rest van Noord-Holland. De gebieden waar het grondwater wordt gewonnen bevinden zich in het Noordhollands Duinreservaat (51 miljoen m^3/jaar) de Amsterdamse Waterleidingduinen (70 miljoen m^3/jaar) en het Gooi (9 miljoen m^3/jaar, verdeeld over de winplaatsen Huizen, Laarderhoogt, Laren en Loosdrecht). Van het onttrokken water in de duinen is bijna 90% geïnfiltreerd oppervlaktewater. Dit water is voorgezuiverd en de kwaliteit van het water moet aan het Infiltratiebesluit/BKL voldoen. De infiltratiesystemen zijn, als beschreven in de paragraaf waterbalans, in de vorige eeuw al ontstaan toen bleek dat de grondwateraanvulling door neerslagoverschotten in de duinen onvoldoende was.

In artikel 7 van de KRW is aangegeven dat de lidstaten 'zorgen voor de nodige bescherming teneinde het niveau van zuivering dat voor de productie van drinkwater is vereist, te verlagen'. Dit gebeurt op twee manieren: het aanwijzen van grondwaterbeschermingsgebieden waar risicovolle activiteiten niet zijn toegestaan en het opstellen van gebiedsdossiers met bijbehorende uitvoeringsprogramma's om bestaande knelpunten aan te pakken.

Grondwaterbeschermingsgebieden
De lidstaten kunnen beschermingszones vaststellen en zo risicovolle activiteiten in de omgeving van drinkwaterwinningen weren. In Nederland is deze taak voor wat betreft het grondwater

opgedragen aan de provincies. De provincies hebben grondwaterbeschermingsgebieden in hun milieu-/omgevingsverordeningen opgenomen. Voor deze gebieden gelden extra regels ter bescherming van het grondwater. Risicovolle activiteiten zijn niet of alleen onder strenge voorwaarden toegestaan. Door toezicht en handhaving wordt ervoor gezorgd dat de regels worden nageleefd. De Noord-Hollandse grondwaterbeschermingsgebieden bevinden zich in de duinen, op Texel, in het Gooi en in de Vechtstreek.

Groei van de drinkwatervraag
In Noord-Holland is sprake van een toenemende vraag naar drinkwater, met name door de bevolkingsgroei in de metropoolregio Amsterdam. Om voldoende water te kunnen blijven leveren zoeken drinkwaterbedrijven naar extra productiemogelijkheden. Mogelijk kan er plaatselijk meer water worden geproduceerd door uitbreiding van bestaande systemen maar er wordt daarnaast ook onderzoek gedaan naar nieuwe winningen. Omdat de hoeveelheid zoet water in Noord-Holland beperkt is, wordt daarbij gekeken naar de winning van brak water, zoals door Waternet in de Horstermeerpolder, en door PWN in de Haarlemmermeer. De provincie participeert in deze onderzoeken vanwege het innovatieve karakter en de betekenis voor het grondwaterbeleid.

Naast het winnen van extra water wordt er ook onderzoek gedaan naar opslag van water in de ondergrond. In periodes waarin de vraag kleiner is, de winter, kan water in de bodem worden opgeslagen dat kan worden gebuikt in de zomer als de vraag groter is. PWN is een proef gestart in Hoorn en ook in het Gooi wordt onderzoek uitgevoerd, door Vitens, PWN en Waternet.

Gebiedsdossiers en uitvoeringsprogramma's
Voor de bestaande winningen zijn in 2013 en 2014 gebiedsdossiers en uitvoeringsprogramma's opgesteld. Hierin zijn risico's geïdentificeerd en maatregelen opgenomen ter bescherming van de drinkwaterwinningen. De belangrijkste maatregel is het saneren van historische verontreinigingen die zich naar de winningen verspreiden. Afgelopen planperiode zijn de concentraties van enkele verontreinigende stoffen (arseen en chlooretheen) op pompstation Laren weliswaar licht gestegen, maar de bestaande zuivering kan deze historische verontreinigingen goed verwijderen en de zuiveringsinspanning is niet significant toegenomen. Op andere locaties zijn concentraties vergelijkbaar gebleven. Uitbreiding van de zuiveringen lijkt in de toekomst niet nodig gezien de lopende uitvoeringsprogramma's. Op lange termijn wordt de zuiveringsinspanning naar verwachting minder, als de historische verontreinigingen zijn gesaneerd. De gebiedsdossiers en uitvoeringsprogramma's zullen in de komende periode worden geëvalueerd en waar nodig worden geactualiseerd.

Maatregelen
- Aanwijzen van grondwaterbeschermingsgebieden, toezicht en handhaving
- Participatie in onderzoek nieuwe winplaatsen
- Evalueren en actualiseren gebiedsdossiers drinkwater

3.5 Grondwaterafhankelijke oppervlaktewateren

Doel: Voldoende toevoer van niet-verontreinigd grondwater.

Oppervlaktewaterlichamen kunnen worden beïnvloed door de toestroom van grondwater en de toestand van een oppervlaktewaterlichaam kan hiervan afhankelijk zijn. Met de test 'grondwaterafhankelijk oppervlaktewater' wordt beoordeeld of oppervlaktewateren in een onvoldoende toestand zijn door onvoldoende toevoer van grondwater of door toestroom van verontreinigd grondwater. De test is een verfijning van de waterbalanstest en de kwaliteitstest, en wordt in samenwerking tussen waterschap en provincie uitgevoerd.

Voor de test gelden criteria die samenhangen met de hoeveelheid en de kwaliteit van het toestromende grondwater. Een oppervlaktewaterlichaam is grondwaterafhankelijk als de voeding en de kwaliteit van het oppervlaktewaterlichaam voornamelijk worden bepaald door de toestroom van grondwater. Dit is bijvoorbeeld het geval bij beken die droog kunnen vallen. In Noord-Holland wordt de voeding van oppervlaktewaterlichamen gedomineerd door neerslag (in de winter) en inlaat van water (in de zomer). Er is nergens sprake van onvoldoende toevoer van grondwater, wel zijn er aandachtspunten in relatie tot natuur. Daarop wordt in het volgende hoofdstuk ingegaan.

Uit de inventarisatie die met de waterschappen is gedaan bleek dat er, net als in de vorige planperiode, ook nergens sprake is van een dominante (meer dan 50%) belasting van het

oppervlaktewater met verontreinigd grondwater. Tijdens de inventarisatie zijn echter wel een drietal potentiële lokale risico's voor de kwaliteit van het oppervlaktewater naar voren gekomen.

Ammonium uit vuilstorten
Ammonium kan uit vuilstorten doorsijpelen naar het grondwater en vervolgens naar het oppervlaktewater stromen. Rond een aantal storten zijn verhoogde ammoniumconcentraties gemeten. Met de waterschappen wordt onderzocht in hoeverre de kwaliteit van oppervlaktewaterlichamen significant wordt beïnvloed en of maatregelen nodig en mogelijk zijn.

Gebiedsbeheer Dammerweg/Spiegelplas
Aan de westzijde van de Spiegelplas zijn verontreiniging van bodem en grondwater met gechloreerde koolwaterstoffen aangetroffen. Via het 'gebiedsbeheerplan Dammerweg en omgeving' worden deze historische verontreinigingen aangepakt. De bron wordt gesaneerd en de verspreiding van de restverontreiniging in het grondwater wordt gemonitord. Indien nodig wordt bij bedreiging ingegrepen.

Sanering en beheersing de Lepelaar/Naardermeer
In de nabijheid van het Naardermeer bevindt zich de stortplaats de Lepelaar. Uit deze stortplaats kunnen vluchtige aromaten (BTEX) en vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen via het grondwater naar het Naardermeer stromen. De stortplaats is intussen aan de bovenzijde geïsoleerd en de verontreinigingen in het grondwater worden door middel van flexibele emissiebeheersing gesaneerd.

Maatregelen
- Onderzoek uitloging ammonium uit stortplaatsen
- Gebiedsbeheer Dammerweg/Spiegelplas
- Sanering de Lepelaar/Naardermeer

3.6 Grondwaterafhankelijke natuur

Doel: Een goede grondwaterstand, voldoende toevoer en een goede kwaliteit van het grondwater.

De natuur in Noord-Holland is vrijwel overal afhankelijk van goede watercondities. Karakteristieke gebieden zijn: de duinen met natte valleien en bijzondere kwelmilieus in de binnenduinrand, de Vechtstreek met plassen en meren, en de veengebieden met veenmosrietlanden en vogels als roerdomp en grutto. Een goede grondwaterstand, voldoende toevoer van grondwater en een goede kwaliteit van het grondwater is belangrijk in deze gebieden.

In artikel 4.1 van de Kaderrichtlijn Water is aangegeven dat lidstaten moeten voldoen aan de specifieke normen voor beschermde gebieden. Dit zijn de Natura 2000-gebieden, gebieden die internationaal van betekenis zijn voor de biodiversiteit in Europa. Voor deze gebieden is het doel dat de kwaliteit van leefgebieden van soorten (habitats) tot 2021 niet achteruit gaat en dat daarna verbetering plaatsvindt van omvang en kwaliteit van habitats. De natuurgebieden die van grondwater afhankelijk zijn liggen in de duinen, het veengebied en de Vechtstreek.

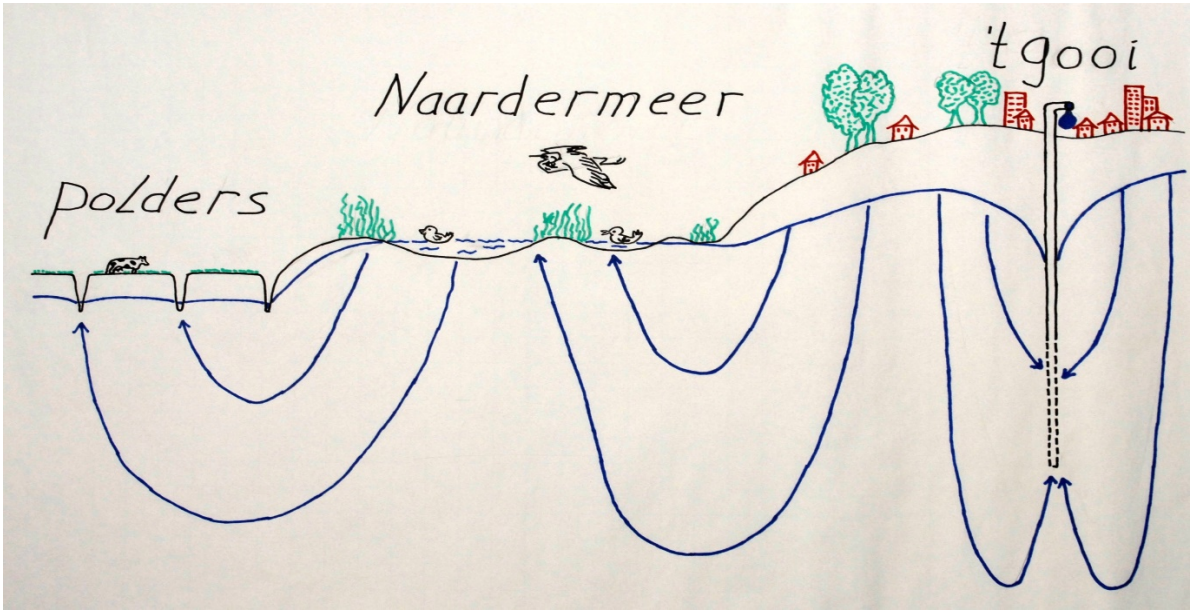
Bij de beoordeling van de situatie in de Natura 2000-gebieden is nagegaan is of de grondwatercondities zijn verslechterd en in aanvulling daarop welke maatregelen nodig zijn om een goede toestand te behouden en om verbetering te krijgen. Bij de toets bleek dat grondwateromstandigheden in Noord-Holland niet zijn verslechterd. Door projecten die zijn of worden uitgevoerd is de situatie op veel plaatsen verbeterd. Plaatselijk zijn echter nog extra maatregelen nodig om een goede toestand van de natuur te bereiken en om de uitbreidings- en verbeterdoelen na 2021 te halen. Daarbij gaat het niet alleen om het grondwaterbeheer maar ook om andere maatregelen zoals het reduceren van de effecten van de atmosferische stikstofdepositie.

Duinen en binnenduinrand
Typerend voor de duinen is de afwisseling tussen droge en nattere gebieden. Verdroging door drinkwaterwinning was hier een groot probleem. Plantensoorten als parnassia, duizendguldenkruid en verschillende soorten orchideeën dreigden te verdwijnen. Maar in de afgelopen decennia zijn er veel maatregelen genomen. Op Texel, in de Grafelijkheidsduinen bij Den Helder en in het Nationaal Park Zuid-Kennemerland is de drinkwaterwinning gestopt, en in het Noordhollands Duinreservaat is de winning van natuurlijk duinwater teruggebracht van 6 tot 2 miljoen kubieke meter per jaar. Het leeuwendeel van de drinkwaterproductie in de duinen bestaat, zoals al beschreven in de hoofdstukken 'waterbalans' en 'drinkwaterwinning', intussen

uit infiltratie en terugwinning van voorgezuiverd water uit de Rijn en het IJsselmeer. Habitats van natte en vochtige duinvalleien hebben zich op verschillende plaatsen uitgebreid.

Voor de komende KRW-periode ligt de uitdaging vooral in de binnenduinrand. Het grondwater dat niet meer wordt opgepompt stroomt naar de duinrand en kan worden benut voor ontwikkeling van bijzondere kwelmilieu's zoals duinrellen met fonteinkruiden en percelen met blauwgraslanden. Door het water vast te houden ontstaat er ook een 'klimaatbuffer' tegen droge periodes. Het benutten van het duinwater kan wellicht samengaan met realisatie van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) aan de duinrand. Mogelijkheden zullen worden onderzocht en indien mogelijk uitgevoerd.

De Vechtstreek
De natuur in de Vechtstreek heeft een sterke relatie met het waterbeheer in de omgeving. De waterbalans en de waterkwaliteit van de plassen en meren in deze streek wordt bepaald door drie componenten: toestroom van grondwater uit het Gooi, wegzijging naar de polders in de omgeving, en het vasthouden van water in de plassen en meren zelf. Voor de natuur in deze streek is voeding vanuit de diepte (kwel) met voldoende kalkrijk en voedselarm grondwater belangrijk. Bijzondere plantensoorten zijn van dit watertype afhankelijk. Regenwater is zuurder en bevat stikstof, en water dat wordt ingelaten uit andere gebieden bevat veel fosfaat.



Toestroom van water uit het Gooi
De toestroom van grondwater uit het Gooi wordt, zoals beschreven in het hoofdstuk over de waterbalans, bepaald door het neerslagoverschot in dit gebied en de grondwateronttrekking voor met name drinkwatervoorziening. Afgelopen planperiode is onderzoek gedaan naar de effecten van de winning Loosdrecht. Deze winning is sinds een aantal jaren teruggebracht tot ongeveer 2 miljoen m^3/jaar, maar de vergunde hoeveelheid is nog 3,7 miljoen m^3/jaar. De reductie van de winning is gunstig voor de natuur in Noord-Holland (Vechtplassen) én Utrecht (Noorderparkgebied), maar een verdere reductie kan leiden tot grondwateroverlast. Ook is er een groeiende vraag naar drinkwater. Tussen het drinkwaterbedrijf Vitens en de provincies Utrecht en Noord-Holland is afgesproken om vervangende capaciteit te realiseren op de locatie Eemdijk zodat de huidige situatie kan worden geconsolideerd. De reductie van winning Loosdrecht volgt op eerdere verminderingen van winningen in het Gooi. Met een blijvende reductie van de winning Loosdrecht is de waterwinning in het Gooi gehalveerd. De situatie is dan dat ongeveer de helft van het neerslagoverschot wordt opgepompt voor drinkwatervoorziening en dat de andere helft kan afstromen via de ondergrond naar lager gelegen plassen en polders. Daarmee is via de waterbalans een gezond evenwicht gevonden tussen twee prioritaire KRW-doelen: drinkwater en natuur.

Wegzijging naar polders
Ook aan het verminderen van de wegzijging wordt gewerkt. Het gaat hier om twee grote al langer lopende projecten bij het Naardermeer en de Kortenhoefse Plassen. Rond het Naardermeer wordt een bufferzone van 500 hectare aangelegd. Dit project is grotendeels uitgevoerd en zal in de komende KRW-periode worden afgerond. Aan de rand van de Kortenhoefse Plassen wordt een

vergelijkbaar plan uitgevoerd. In het zuiden van de aangrenzende Horstermeerpolder worden sloten gedempt. Hier ontstaan rietlanden, een belangrijk Natura 2000-doeltype met kansen voor roerdomp en purperreiger, en het wegzijgen van water uit de Kortenhoefse plassen wordt minder. De voorbereiding is in een gevorderd stadium en het project wordt in komende KRW-planperiode uitgevoerd.

Waterconservering in de plassen en meren
Naast het grondwaterbeheer in het Gooi en het waterbeheer in de polders aan de westzijde van de plassen is het waterbeheer van de plassen zelf de derde belangrijke component in de waterbalans. Door de jaren heen is het peilbeheer hier steeds strakker geworden. Door het hanteren van vaste peilen en het snel afvoeren van water via korte routes wordt er weinig water vastgehouden en wordt er in droge periodes snel water ingelaten. Om de inlaat van water te verminderen en om water beter vast te houden worden waterconserveringsprojecten uitgevoerd of ontwikkeld. Het waterschap voert deze uit en de provincie levert hieraan een financiële bijdrage.

Veengebieden
In veengebieden hangt de grondwaterproblematiek niet samen met de grondwaterwinning voor drinkwater of andere doeleinden maar met de ontwatering van gronden. In veengebieden is veelal sprake van een verwevenheid van functies, met name van landbouw, natuur en bebouwing. Het peilbeheer is complex omdat met alle belangen rekening moet worden gehouden. Enige of sterke ontwatering is in vrijwel alle gebieden nodig. Hierdoor kunnen de meest kritische planten- en diersoorten, die afhankelijk zijn van een hoge grondwaterstand, onder druk komen te staan. Gevolg van de ontwatering is daarnaast dat de veenafbraak en bodemdaling zich voortzetten. Ook in de veengebieden hangen kansen voor uitbreiding van kritische soorten samen met realisatie van NNN-gebied. Wanneer er grote aaneengesloten natuurgebieden ontstaan kan het waterbeheer wellicht beter op de natuur worden afgestemd en kunnen kritische habitats als veenmosrietland en soorten als de roerdomp zich uitbreiden. Ook hier zullen mogelijkheden worden onderzocht en waar mogelijk uitgevoerd.

Maatregelen
- Onderzoek benutten kwelwater duinrand
- Handhaven reductie winning Loosdrecht en realiseren alternatief
- Aanleg bufferzone Naardermeer
- Aanleg bufferzone Kortenhoefse Plassen
- Stimuleren vasthouden kwelwater Vechtplassen
- Onderzoek verhogen grondwaterstand in veengebieden

4 Deelprogramma Overstromingsrisico's

4.1 Inleiding

Het deelprogramma overstromingsrisico's is een uitwerking van het nationale ontwerp-Overstromingsrisicobeheerplan 2022-2027 (ORBP). Met dit nationale plan en de daarin opgenomen doelen en maatregelen legt Nederland verantwoording af aan de EU ten aanzien van de Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR). Parallel aan dit provinciale deelprogramma wordt het Nationale Waterprogramma (NWP) opgesteld waarin uitgebreid wordt ingegaan op waterveiligheid. Het deelprogramma is verder een vertaling van het waterveiligheids- en klimaatadaptatiebeleid uit de provinciale Omgevingsvisie, de provinciale omgevingsverordening en de provinciale Notitie bouwstenen klimaatadaptatie. Zowel het NWP als de provinciale Omgevingsvisie en de provinciale Notitie bouwstenen klimaatadaptatie geven een plus op de doelen en maatregelen uit het ORBP. Door het samen met de waterschappen, het Rijk, de veiligheidsregio's en de gemeenten uitvoeren van de maatregelen uit dit deelprogramma zet de provincie zich in om de bescherming tegen overstromingen te verhogen.

> Kader: provinciaal belang
>
> Het provinciaal belang volgt uit de Waterwet. Deze wet schrijft voor dat de provincie dijkversterkingsplannen goedkeurt, kaders stelt voor regionale keringen en zorgdraagt voor de productie, actualisatie en publicatie van overstromingsrisicokaarten. De omvang van waterveiligheidsvraagstukken overstijgt vaak het lokale niveau en bovendien spelen er vaak meerdere belangen zoals een goede ruimtelijke inpassing van de te versterken dijk en mogelijke meekoppelkansen. Maatregelen ter verbetering van de veiligheid tegen overstromingen hebben een ruimtelijke impact. Deze maatregelen moeten dus zoveel mogelijk passen bij het ruimtelijk kwaliteitsbeleid van de provincie.
> Als in een gebied een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt kan dit invloed hebben op potentiële schade of slachtoffers. Bij verstedelijking dient hier rekening mee gehouden te worden. Daarom brengt de provincie overstromingsrisico's in beeld en stimuleert zij een waterrobuuste ruimtelijke inrichting.

Primaire keringen en ruimtelijke kwaliteit
Noord-Holland is omgeven door water en ligt voor een groot deel onder N.A.P. Bescherming tegen overstromingen is dan ook van groot belang. In haar Omgevingsvisie NH2050 heeft de provincie opgenomen dat de bescherming die de kustverdediging aan het achterland biedt van groot belang is, maar ook dat die benut moet worden voor andere ontwikkelingen zoals recreatie en natuur. De provincie ziet de primaire waterkeringen langs de Noord-Hollandse kusten (Noordzeekust, Waddenzeekust en IJsselmeergebied) niet als lijnelementen maar als brede zones. In deze zones kunnen verschillende functies elkaar versterken en aldus bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van de kusten. De brede zones zijn daarnaast erg belangrijk om voldoende ruimte te reserveren voor dijkversterkingen die nodig zullen zijn om te anticiperen op klimaatverandering. Uiteraard hebben veilige primaire waterkeringen de hoogste prioriteit. Samen met de waterschappen en gemeenten voert de provincie overleg over welke functies er gecombineerd kunnen worden met primaire waterkeringen en welke niet.
Door de synergie te zoeken met provinciale ambities op het gebied van woningbouw, biodiversiteit, recreatie, watersport, toerisme, etc. wordt extra ruimtelijke kwaliteit gerealiseerd op en nabij waterkeringen. De provincie stimuleert hiermee meervoudig ruimtegebruik. Genoemde zones bieden bij verandering van het klimaat (zeespiegel-, meerspiegelstijging) voldoende ruimte om toekomstige versterkingen tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten uit te kunnen voeren. Dit doet de provincie zonder de ruimtelijke ontwikkeling op slot te zetten. De provincie werkt samen met de waterbeheerders en veiligheidsregio's aan een duurzaam en toekomstbestendig waterveiligheidsbeleid waarbij het op sterkte houden van waterkeringen de hoogste prioriteit heeft. In de praktijk blijkt dat niet alle functies gestapeld kunnen worden zonder afbreuk te doen aan de waterveiligheid. De provincie zal daarom samen met regionale partners keuzes moeten maken. Hiervoor worden in de planperiode verdere stappen gezet.

Meerlaagse veiligheid
De provincie werkt met alle regionale overheden en belanghebbenden samen bij het werken aan een provincie die goed beschermd is tegen overstromingen en de gevolgen daarvan. Hierbij wordt het concept meerlaagse veiligheid toegepast. In dit concept worden combinaties gezocht tussen het versterken van waterkeringen, ruimtelijke adaptatie, klimaatadaptatie en het

voorbereiden van evacuaties. Waar dit aan de orde is agendeert de provincie dit bij de partners. Provincie en waterschappen bespreken bovenregionale knelpunten op het gebied van waterveiligheid met het Rijk en stimuleren daarbij de dialoog om tot vernieuwende en klimaatadaptieve oplossingen te komen. Voorbeelden uit het recente verleden zijn de Zwakke Schakels Hondsbossche Duinen en de Prins Hendrikzanddijk op Texel.
Omdat er altijd een dijkdoorbraak kan plaatsvinden (100% veilig bestaat niet) werkt de provincie ook aan gevolgenbeperking. Om slachtoffers en schade bij een (dreigende) dijkdoorbraak zoveel mogelijk te voorkomen worden klimaatadaptieve maatregelen genomen in de ruimtelijke inrichting en werkt de provincie samen met waterschappen en veiligheidsregio's aan modern watercrisisbeheer. De provincie heeft een beperkte rol in het watercrisisbeheer maar zet zich desondanks in voor maximale gevolgenbeperking. Daarbij ondersteunt zij de waterschappen en veiligheidsregio's bij kennisontwikkeling, innovaties, het opstellen van evacuatieplannen en het houden van watercrisisoefeningen.

Normering regionale keringen
De provincie wijst regionale waterkeringen aan en normeert deze. Dit gebeurt in overleg met de waterkeringbeheerders. Het normeren van de regionale waterkeringen wordt gedaan op basis van overstromingsscenario's waarmee de te verwachten schade bij een doorbraak wordt berekend. Overstromingsscenario's worden ook gebruikt voor het maken van de overstromingsrisicokaarten die de provincie elke zes jaar moet aanleveren in Brussel. Bij het maken van de kaarten wordt intensief samengewerkt met de waterschappen, de veiligheidsregio's en het Rijk.

Buitendijkse gebieden
Voor buitendijkse gebieden langs de Noordzee, de Waddenzee en het IJssel- en Markermeer vraagt de provincie van gemeenten dat zij bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen klimaatadaptieve maatregelen nemen om slachtoffers en schade bij een overstroming te voorkomen.

4.2 Algemene doelen waterveiligheid, huidige situatie overstromingsrisico

De algemene doelen voor waterveiligheid komen overeen met de landelijke doelen zoals vastgelegd in het ORBP. De doelen en maatregelen uit het ORBP waarvoor de provincie geheel of gedeeltelijk verantwoordelijk is, zijn opgenomen in dit programma.
De provincie bereidt zich in haar waterbeleid voor op veranderingen in het klimaat , de biodiversiteit en de ruimtelijke inrichting. Ook sociaaleconomische en technologische ontwikkelingen werken door in de overstromingsrisico's.

Scenario's
Bij waterveiligheid kijkt de provincie tot 50 jaar vooruit door voor deze periode samen met het Rijk en de waterschappen scenario's voor te verwachten ontwikkelingen op te stellen. Zo kunnen de overheden tijdig hun koers bijstellen en werken aan klimaatadaptieve oplossingen. Een voorbeeld is het creëren van bredere zones langs dijken die worden gevrijwaard van nieuwe permanente ontwikkelingen die leiden tot een sterke verhoging van de kosten om een waterkering te versterken. Dit doet de provincie zonder de ruimtelijke inrichting te veel op slot te zetten. Er wordt samen met waterschappen en gemeenten naar maatwerkoplossingen gezocht.
Conform het nationale Overstromingsrisicobeheerplan en het NWP moeten de primaire en regionale waterkeringen uiterlijk in 2050 voldoen aan de veiligheidsnormen. De provincie heeft hierbij een kaderstellende rol om ervoor te zorgen dat risico's en mogelijke gevolgen in de toekomst niet toenemen.

Kader: normen primaire keringen

Rond de eeuwwisseling wilde Nederland het waterveiligheidsbeleid herzien. De normen om gebieden achter primaire waterkeringen tegen overstromingen te beschermen dateerden nog uit de jaren vijftig van de vorig eeuw en pasten niet meer bij de actuele risico's. De kans op een overstroming was toegenomen en de mogelijke aantallen slachtoffers en schade ook. In 2014 bracht de Deltacommissaris advies uit aan de Nederlandse regering. De kern van dit advies was het instellen van een basisbeschermingsniveau afgeleid van de grenswaarde die Nederland voor externe veiligheidsrisico's hanteert. Die grenswaarde bedraagt 1:1.000.000 per jaar. Deze waarde geldt voor door de mens veroorzaakte risico's, zoals risico's die samenhangen met chemische fabrieken en LPG-stations. Voor dergelijke risico's gelden relatief strenge eisen. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse heeft inzichtelijk gemaakt dat aanscherping van het overlijdensrisico door overstromingen tot 10^{-6} per jaar niet in verhouding stond tot de daarmee bereikte afname van het overstromingsrisico (slachtoffers en schade). Daarom heeft de Deltacommissaris voor overstromingsrisico's een waarde geadviseerd die een factor 10 hoger

ligt: 1:100.000 per jaar. Op grond van dit basisbeschermingsniveau en een maatschappelijke kosten-batenanalyse zijn, in een intensief participatietraject met alle overheden die een verantwoordelijkheid hebben bij het beheersen van overstromingsrisico's, normen afgeleid. De regering heeft dit advies overgenomen.

Huidige situatie
De huidige toestand van de waterveiligheid is beschreven in het landelijke ORBP. Dit plan, dat in samenwerking met de lagere overheden en de veiligheidsregio's is opgesteld, wordt eind 2021 vastgesteld door het Rijk.
Door de provincie zijn samen met de waterschappen en Rijkswaterstaat kaarten gemaakt die aangeven hoe groot het overstromingsrisico's is als er een primaire of regionale waterkering doorbreekt. Deze kaarten zijn geplaatst op www.risicokaart.nl. Dit is een wettelijk vereiste vanuit EU-regelgeving.

De provincie Noord-Holland streeft er naar om in 2050 klimaatbestendig ingericht te zijn. Hiermee sluit de provincie aan bij de doelstellingen in het landelijke ORBP, het NWP en het Deltaprogramma. Klimaatbestendig en waterrobuust ingericht betekent dat de provincie de kwetsbaarheid van het door water omringde grondgebied kent en inrichtingsmaatregelen bevordert om deze op een adequate wijze te beperken. Veel van deze maatregelen worden uitgevoerd door andere overheden. Ook een zeespiegelstijging gaat invloed hebben op de primaire en regionale waterkeringen en het watersysteem in Noord-Holland, zowel kwantitatief als kwalitatief.
Er dient te worden voorkomen dat gebouwd wordt in gebieden waar het overstromingsgevaar significant groot is. De samenhang tussen waterveiligheid en andere klimaatadaptieve maatregelen is uitgebreid beschreven in de Notitie bouwstenen klimaatadaptatie die de provincie in februari 2020 heeft vastgesteld.

4.3 Primaire keringen

Doel: primaire waterkeringen voldoen in 2050 aan de wettelijke normen en hebben een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit.

Noord-Holland is omgeven door water en ligt voor een groot deel onder N.A.P. Bescherming tegen overstromingen is dan ook van groot belang. In haar Omgevingsvisie NH2050 heeft de provincie opgenomen dat de bescherming die de kustverdediging aan het achterland biedt van groot belang is, maar ook dat die benut moet worden voor andere ontwikkelingen zoals recreatie en natuur. De provincie ziet de primaire waterkeringen langs de Noord-Hollandse kusten (Noordzee, Waddenzee en IJsselmeergebied) niet als lijnelementen maar als brede zones. In deze zones kunnen verschillende functies elkaar versterken en aldus bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van de kusten. De brede zones zijn erg belangrijk om voldoende ruimte te reserveren voor dijkversterkingen die nodig zullen zijn om te anticiperen op klimaatverandering. Uiteraard hebben veilige primaire waterkeringen de hoogste prioriteit.

Ruimtelijke kwaliteit is de landschappelijke waarde en de gebruiks- en toekomstwaarde van een dijk en de zones die eraan grenzen. Wanneer een dijk wordt versterkt is deze weer veilig voor 50 jaar maar ook weer bruikbaar voor medegebruik voor dezelfde periode. Dit medegebruik en het toevoegen van extra ruimtelijke kwaliteit zal verschillen per primaire waterkering. Per dijkversterkingsproject worden afspraken gemaakt met de waterschappen en regionale partijen over wat wel en niet kan worden opgenomen in het Projectplan Waterwet (het dijkversterkingsplan).
Waterkeringen zijn beeldbepalend in onze provincie en dienen daarom bij een versterking met behoud van de omgevingskwaliteit te worden ingepast in de landelijke en stedelijke omgeving. Als provincie bewaken we samen met de waterschappen en het Rijk verder dat primaire waterkeringen qua waterveiligheid blijven voldoen aan de wettelijke eisen en dat procedures conform de wetgeving worden toegepast.
De ligging van de primaire waterkeringen in Noord-Holland is opgenomen in het nationaal georegister.

Beschermingsniveau
Voor primaire waterkeringen geldt dat de kans op overlijden door overstroming uiterlijk in 2050 kleiner is dan 1:100.000 per jaar. Dit is het basisbeschermingsniveau. In de Waterwet is vastgelegd aan welke norm een dijktraject moet voldoen.

De waterkeringbeheerders zijn initiatiefnemer voor het versterken van primaire waterkeringen. Samen met deze beheerders wil de provincie tempo houden in het versterken van primaire waterkeringen die niet voldoen aan de wettelijke veiligheidsnorm. De provincie voert overleg met de waterschappen en het Rijk over het landelijke Hoogwaterbeschermingsprogramma en het Deltaprogramma waterveiligheid. Dit gebeurt vooral via het IPO en de Unie van Waterschappen.

Beoordelen plannen
De provincie is op basis van de Waterwet (vanaf 2022 op basis van de Omgevingswet) verantwoordelijk voor de gecoördineerde voorbereiding en goedkeuring van projectplannen tot aanleg, verlegging of versterking van primaire waterkeringen. In de Omgevingswet wordt de planfiguur projectplan vervangen door het projectbesluit. Ook na de inwerkingtreding van de Omgevingswet (verwacht op 1-1-2022) blijft de provincie hiervoor verantwoordelijk. De provincie coördineert tevens de juridische procedure van de uitvoeringsvergunningen (bv. de omgevings- en natuurvergunning) en de inspraak.

De provincie ziet erop toe dat inwoners, bedrijven en belangenorganisaties goed worden geïnformeerd door de waterbeheerder en dat er waar nodig participatie plaatsvindt. De provincie brengt in overleg met de waterbeheerders de werkwijze als gevolg van de Omgevingswet in kaart, bijvoorbeeld door het samen opstellen van een handreiking.
De provincie is bevoegd gezag wanneer er voor een dijkversterking een Milieueffectrapportage (MER) conform het Besluit MER opgesteld wordt en ziet er op toe dat deze volwaardig in de besluitvorming wordt meegenomen.
In de planperiode worden projectplannen/-besluiten verwacht voor de primaire keringen Den Oever-Den Helder, Polder Katwoude, Durgerdam en Durgerdam-Oranjesluizen/Schellingwoude.

Toevoegen van extra kwaliteit
De provincie zet in op het koppelen van waterveiligheid aan andere belangrijke maatschappelijke vraagstukken in Noord-Holland en aan provinciale ambities. Bij het versterken van waterkeringen en het nemen van klimaatadaptieve waterveiligheidsmaatregelen stimuleert de provincie het toevoegen van extra ruimtelijke kwaliteit. Dit doet de provincie waar dit relevant is.

Maatregelen
- Goedkeuren projectplannen Waterwet versterking primaire waterkeringen
- Beoordelen goede ruimtelijke inpassing van te versterken primaire waterkeringen
- Samen met regio uitvoeren van ruimtelijke kwaliteitsplannen bij dijkversterking
- In samenwerking met regionale partijen toevoegen van extra kwaliteit aan de omgeving (buiten het Projectplan Waterwet) van primaire waterkeringen die wordt versterkt
- Samen met waterschappen zorgen voor adequate participatie bij het opstellen van projectplannen Waterwet en ruimtelijke kwaliteitsplannen
- Erop toezien dat onderzoek en beschrijving van de milieueffecten (MER) een volwaardige plaats in de besluitvorming krijgen
- Fysieke ruimte openhouden voor mogelijke toekomstige eisen waterveiligheid

4.4 Regionale waterkeringen

Doel: regionale waterkeringen voldoen uiterlijk 2050 aan de veiligheidsnorm

Bij regionale waterkeringen gaat het om aanwijzen en normeren en om samenwerken aan regionale waterveiligheid. De provincie werkt samen met Utrecht en Zuid-Holland en de inliggende waterschappen aan de waterveiligheid van regionale waterkeringen. Dit is nodig omdat er in Noord-Holland twee interprovinciale waterschappen liggen, te weten het Hoogheemraadschap van Rijnland en het waterschap Amstel, Gooi en Vecht.

In het Uitvoeringsbesluit regionale keringen West Nederland (2014) is bepaald dat de regionale keringen die bij toetsingen in de periode 2009-2012 werden afgekeurd in 2030 aan de normen moeten voldoen. In 2024 moeten alle regionale keringen zijn getoetst inclusief waterkerende kunstwerken en niet-waterkerende objecten. De regionale waterkeringen die in 2024 met 'onvoldoende' worden beoordeeld, dienen uiterlijk in 2050 aan de veiligheidsnormen te voldoen. Na 2024 worden er afspraken gemaakt voor het vervolg van het versterken en toetsen van regionale waterkeringen. De provincie wordt jaarlijks via voortgangsrapportages geïnformeerd over de voortgang door de waterschappen. (opmerking: in 2021 bovenstaande data synchroniseren met provinciale omgevingsverordening 2.0).

De provincie ziet toe op naleving van de bestuurlijke afspraken uit het uitvoeringsbesluit en de op basis hiervan gemaakte nadere afspraken. Hierin zijn met de waterschappen de tussentijdse bestuurlijke mijlpalen vastgelegd waarover jaarlijks aan de provincie wordt gerapporteerd. De provincie werkt mee aan gezamenlijke verkenningen met waterschappen naar kansen voor optimalisatie van de normering van regionale waterkeringen. In het landelijke Overstromingsrisicobeheerplan is opgenomen dat uiterlijk in 2050 de regionale waterkeringen aan de dan geldende norm (omgevingswaarde[10]) voldoen. De provincie werkt samen met de waterschappen aan de invoering van de 'Zorgtaak Regionale Keringen' (beheer, onderhoud, inspectie). De reeds bestaande zorgplicht voor primaire keringen is hiervoor de basis.

Aanwijzen, normeren en kennisontwikkeling
De provincie draagt zorg voor het aanwijzen en het toekennen van omgevingswaarden aan regionale waterkeringen. Deze worden opgenomen in de omgevingsverordening. Het beschermingsniveau, oftewel de omgevingswaarde, van een regionale waterkering wordt mede bepaald op basis van de economische schade die bij het falen van de waterkering kan optreden. De provincie werkt mee aan herijking van de status en omgevingswaarden van regionale keringen als voortschrijdend inzicht of nieuw beleid daartoe aanleiding geven. Landelijk wordt verkend of de normeringssystematiek van regionale waterkeringen op termijn moet gaan aansluiten bij de normeringssystematiek voor primaire waterkeringen. De provincie is hier actief bij betrokken.
De provincie zorgt voor vaststelling van leidraden en richtlijnen voor het kunnen toetsen van de regionale keringen en draagt bij aan kennisontwikkeling in het Ontwikkelingsprogramma Regionale Keringen (ORK). Dit is nodig om het toets- en ontwerp-instrumentarium voor regionale waterkeringen actueel te houden.
De provincie zorgt samen met de waterschappen voor ruimtelijke borging van regionale keringen en de beschermingszones in bestemmingsplannen en gaat samen met de waterschappen in gesprek met gemeenten over ruimtelijke ontwikkelingen die het voldoen aan het beschermingsniveau van deze regionale waterkeringen belemmeren.
De waterkeringbeheerders voeren in overleg met de provincie verkenningen ten aanzien van het wel of niet compartimenteren van gebieden door het aanwijzen van compartimenteringskeringen. Hiermee wordt beoogd om schade en slachtoffers te reduceren bij een doorbraak van een primaire waterkering. De kaart met de regionale waterkeringen is te raadplegen in de provinciale viewer.

Toetsen van regionale waterkeringen
Regionale waterkeringen voldoen conform het ORBP uiterlijk in 2050 aan normen om de schade door overstromingen te beperken. In de provinciale omgevingsverordening kan een eerder moment worden vastgelegd. De betreffende artikelen in de omgevingsverordening moeten worden afgestemd met de provincies Utrecht en Zuid-Holland.
De provincie doet al het mogelijke om met ruimtelijke instrumenten te voorkomen dat door nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen het risico op schade wordt vergroot. Indien dit wel aan de orde is, actualiseert de provincie in overleg met het waterschap de norm van een regionale waterkering, wanneer blijkt dat een waterrobuuste inrichting geen oplossing biedt. Dit betekent een strengere norm om het risico op hoge schades bij falen van een waterkering te verminderen. Het actualiseren van de norm wordt gedaan op basis van actuele overstromingsscenario's en actuele schadeberekeningen.

Langdurige droogte heeft effect op de sterkte van veendijken en leidt tot extra bodemdaling. Dit kan van invloed zijn op de veiligheid van regionale waterkeringen. De provincie volgt actief de landelijke ontwikkelingen en nieuwe kennis over de effecten van langdurige droogte op waterkeringen (https://www.stowa.nl/hydrotheek).

Versterken van regionale waterkeringen
Op verzoek van het waterschap kan de provincie bij het versterken, de aanleg of een wijziging van een regionale waterkering die van bovenlokale betekenis is een coördinatie- en goedkeuringsprocedure van toepassing verklaren. De procedure voor het projectbesluit en de benodigde vergunningen voor de versterking wordt dan door de provincie gecoördineerd. De waterbeheerder wordt wel gevraagd te motiveren dat coördinatie door de provincie gewenst is. De verwachting is dat bij het inwerkingtreden van de Omgevingswet het aantal verzoeken hiervoor toeneemt door de toenemende complexiteit van het versterken van regionale waterkeringen en door de natuurwetgeving.

[10] In de nieuwe Omgevingswet worden normen omgevingswaarden genoemd.

Bij versterking van regionale waterkeringen kan sprake zijn van een koppeling met KRW-maatregelen of het realiseren van ecologische verbindingen, vismigratiemaatregelen en recreatieve voorzieningen (wandel-/fietspaden, waterrecreatie).

> Kader: regionale keringen
>
> Na de Vierde Nota Waterhuishouding (1998) zijn provincies en waterschappen gestart met het ontwikkelen van veiligheidsnormen voor regionale waterkeringen. Om dit proces te ondersteunen en landelijke uniformiteit te creëren werken overheden samen in het Ontwikkelprogramma Regionale Keringen. In dit programma zijn onder meer leidraden ontwikkeld voor het normeren van regionale keringen langs boezemkaden, regionale rivieren en compartimenteringskeringen. De normen voor deze regionale keringen worden afgeleid uit de economische schade die door een overstroming ten gevolge van een doorbraak van deze waterkeringen ontstaat, rekening houdend met de ruimtelijke ontwikkelingen in het overstroomde gebied. Daarbij worden scenario's met verschillende doorbraaklocaties gebruikt, waar verschillende overstromingspatronen bij horen. Daarom kunnen voor delen van een waterkering verschillende normen gelden. Hoe groter de verwachte gevolgen van een overstroming, hoe strenger de norm. Met menselijke slachtoffers wordt geen rekening gehouden, omdat een overstroming in een gebied dat door regionale waterkeringen wordt beschermd relatief langzaam verloopt en de waterdiepte beperkt blijft. Iedere provincie is vrij om te kiezen of ze haar regionale waterkeringen volgens deze leidraad normeert of een andere (politieke) afweging maakt over het gewenste veiligheidsniveau.

Maatregelen
- Aanwijzen en normeren van regionale waterkeringen bij nieuwe inzichten
- Participeren in verkenning naar herijking van de normering van regionale waterkeringen
- Participeren in onderzoeken van waterschappen over compartimenteringskeringen
- Met HHNK verkennen van de mogelijkheid tot invoering van zorgtaak voor regionale waterkeringen
- Coördineren procedure van een projectplan/projectbesluit na verzoek waterschap
- Samen met provincies en waterschappen ontwikkelen van nieuwe kennis en leidraden voor het toetsen, beoordelen en ontwerpen van regionale waterkeringen
- Participeren in het Ontwikkelingsprogramma Regionale Keringen
- Stimuleren meekoppelkansen bij versterking regionale waterkeringen na initiatief waterschappen

4.5 Overstromingsscenario's en crisisbeheer water

Doel: de overstromingsinformatie is up-to-date

In de Europese Richtlijn Overstromingsrisico (ROR) en de Waterwet is bepaald dat de provincies een belangrijke wettelijke taak hebben op het gebied van de regionale waterveiligheid. Zo is de provincie verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de regionale overstromingskaarten en het actueel houden van de overstromingsinformatie op de provinciale risicokaart. De provinciale taak is vastgelegd in de Regeling provinciale risicokaart (onder de Omgevingswet wordt dit het Besluit kwaliteit leefomgeving). Met de productie, actualisatie en publicatie van de overstromingsgevaar- en overstromingsrisicokaarten wordt door de provincie invulling gegeven aan deze verplichting. Eind 2020 of begin 2021 komt de evaluatie van de Wet op Veiligheidsregio's beschikbaar. Op basis hiervan kan de rol van de provincie bij een watercrisis nog enigszins wijzigen.

Overstromingsgevaar- en overstromingsrisicokaarten
De overstromingsgevaar- en overstromingsrisicokaarten zijn de basis voor maatregelen om het overstromingsrisico te beheersen. Voor de ROR zijn de kaarten in 2019 door de provincie geactualiseerd en gepubliceerd op de provinciale risicokaart (www.risicokaart.nl). De eerstvolgende actualisatie moet uiterlijk in 2025 plaatsvinden. De kaarten worden namelijk ten minste elke zes jaar geactualiseerd.

De provincie werkt samen met de waterschappen en Rijkswaterstaat aan actuele overstromingsmodellen en -scenario's. Daarnaast willen de provincie en de waterschappen de overstromingskaarten gebruiken om inzicht te krijgen in het al dan niet klimaatadaptief zijn van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. De provincie draagt bij aan goed beheer, onderhoud en

ontsluiting van de overstromingsgegevens. Dit wordt samen met de andere provincies en het Rijk gedaan.

Samen met provincie Utrecht, provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat en de inliggende waterschappen actualiseert de provincie in de planperiode het zogeheten 'Randstadmodel overstromingen' (overstromingsscenario's voor de Randstad). Dit doet de provincie op basis van de nieuwste kennis voor het maken van overstromingsscenario's. Hierbij worden veiligheidsregio's, kennisinstituten en gespecialiseerd bedrijfsleven betrokken.

Innovaties
De provincie participeert samen met waterschappen en veiligheidsregio's in een onderzoeksproject voor het verkrijgen van meer inzicht in evacuaties bij overstromingen en de gevolgen van overstromingen voor het wegennetwerk. Het onderzoek is tevens gericht op de vraag welke bijdrage wegen kunnen leveren bij evacuatievraagstukken. Het pilotgebied is Noord-Holland boven het Noordzeekanaal, dat daarmee aanvullend is op het eerdergenoemde Randstadmodel.

Samenwerken bij watercrises
De provincie participeert in de coördinatie- en evacuatieplannen die worden opgesteld door de waterschappen en de veiligheidsregio's. Deze plannen hebben als doel de negatieve gevolgen van een overstroming te beperken. De provincie zet hierbij in op het samen met waterschappen en veiligheidsregio's ontwikkelen van innovaties in het watercrisisbeheer. Bij grote watercrisisoefeningen neemt de provincie deel.
Het oefenen wordt zowel real time gedaan als in de vorm van 'serious gaming'. De provincie levert bijdragen aan protocollen voor evacuatiestrategieën bij overstromingen en maakt overstromingsdata toegankelijker voor inwoners en bedrijven.

Maatregelen
- Periodiek actualiseren overstromingsscenario's voor EU-ROR en beheer betreffende data
- Participatie in innovatieve projecten op gebied van evacuaties bij overstromingen
- Bouwen Randstadmodel 3.0 samen met andere Randstadprovincies, waterschappen en RWS
- Participeren in stuurgroep Watercrisis boven het Noordzeekanaal
- Periodiek participeren in watercrisisoefeningen

4.6 Kustplaatsen en buitendijkse gebieden

Doel: veiligheid door klimaatadaptieve maatregelen

Kustplaatsen, buitendijks gelegen havengebieden, bebouwde gebieden aan het Marker- en IJsselmeer en de randmeren komen op veel locaties in Noord-Holland voor. Daarnaast zijn er niet door dijken beschermde gebieden langs regionale rivieren (Vecht, Gaasp), boezemsystemen (bijvoorbeeld Schermerboezem) en kanalen (bijvoorbeeld Noord-Hollands kanaal). In deze gebieden zet de provincie in op een klimaatadaptieve inrichting bij nieuwe ontwikkelingen. Veelal zal dit maatwerk zijn. Het zijn vaak aantrekkelijke gebieden voor wonen, werken en verblijfsrecreatie. Samen met gemeenten en waterschappen draagt de provincie zorg voor het minimaliseren van het risico op slachtsoffers en schade. De druk om deze gebieden te bebouwen neemt toe. Voor de zandige kust bestaat de behoefte om de verstening een halt toe te roepen. Zo kan de kust immers aantrekkelijk blijven en dynamisch groeien in een natuurlijk proces van verstuiven. Dit geeft in een aantal situaties een spanningsveld tussen het vrijhouden van een bredere zone voor toekomstige versterkingen en de wens tot economische ontwikkeling.

Buitendijkse gebieden IJssel- en Markermeer
De provincie ziet het als haar rol om ervoor te zorgen dat gemeenten en initiatiefnemers bij ruimtelijke ontwikkelingen in buitendijkse gebieden langs het IJssel- of Markermeer de hoogwaterrisico's in hun afwegingen betrekken. In buitendijkse gebieden worden gemeenten via de provinciale omgevingsverordening verplicht om bij nieuwe ontwikkelingen en herstructureringen aan te geven hoe ze het gebied klimaatadaptief inrichten. Daarbij dient een inschatting te worden gegeven van het risico op slachtoffers en schade. De provincie kan op verzoek van de andere overheden hierover adviseren. Daarnaast kan de provincie een aanwijzing geven bij nieuwe bestemmingsplannen voor buitendijkse gebieden wanneer de nieuwe ontwikkeling onvoldoende klimaatadaptief is.

Kustplaatsen en havengebieden.

In de 3e Kustnota (2000) werden de Noord-Hollandse kustplaatsen aangemerkt als niet-prioritaire zwakke schakels bij de toen geldende inzichten van de te verwachten zeespiegelstijging. Dit hield in dat ze niet voor 2050 versterkt hoefden te worden. De inzichten in de toekomstige zeespiegelstijging zijn door nieuwe klimaatrapporten de laatste jaren gewijzigd. Bij een aantal Noord-Hollandse kustplaatsen (Zandvoort, IJmuiden aan Zee, Egmond aan Zee, Bergen aan Zee) ligt de bebouwing deels aan de zeezijde van de primaire waterkering of erop.

In de kustzone geldt dat de provincie deze wil laten meegroeien met de zeespiegelstijging. Dat betekent dat de duinen in hoogte en/of breedte moeten groeien. Waar mogelijk wordt er bij de kustdorpen naar gestreefd de duinen te laten meestijgen door bebouwing en infrastructuur bij vernieuwing verhoogd aan te leggen. Dit is het concept van het meegroeien met de zee. Bij buitendijks gelegen kustbebouwing moet nieuwbouw klimaatbestendig zijn en moeten er vluchtmogelijkheden zijn om bij extreem weer mensen te kunnen evacueren.

In de planperiode wordt mogelijk duidelijk dat er wel extra versterkingsmaatregelen nodig zijn voor een aantal Noord-Hollandse kustplaatsen. De provincie gaat in de planperiode verkennen of de criteria van destijds geactualiseerd moeten worden, en of dit vervolgens leidt tot nieuwe inzichten. Hierbij worden de gemeenten en waterschappen betrokken.
De provincie adviseert Rijkswaterstaat jaarlijks over het zandsuppletieprogramma. Door zandsuppleties wordt de Basiskustlijn gehandhaafd en kan de kust meegroeien met de zeespiegelstijging.
De provincie participeert in landelijke onderzoeken over klimaatverandering en zeespiegelstijging. In 2023 komt er een KNMI-rapport uit met de nieuwste inzichten over zeespiegelstijging en extreme stormen.

Integrale veiligheid van de kustplaatsen
Door de toename van het aantal strandbezoekers en activiteiten in de kustplaatsen zijn ook andere klimaatgerelateerde veiligheidsvraagstukken belangrijker geworden. Voorbeelden zijn hittestress, gezondheid bij hoge temperaturen, duinbranden, uitval van vitale netwerken en het ontruimen van stranden bij plotselinge weersextremen. De provincie gaat samen met de gemeenten en veiligheidsregio's een verkenning uitvoeren om hier meer inzicht in te krijgen.

Maatregelen
- Adviseren gemeenten en initiatiefnemers over waterveiligheid van buitendijkse gebieden langs IJssel- en Markermeer bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen
- Deelname in landelijke onderzoeken over zeespiegelstijging en klimaatontwikkeling
- Rijkswaterstaat adviseren over zandsuppletieprogramma's
- Samen met kustgemeenten en veiligheidsregio's verder verkennen van consequenties van klimaatverandering voor de kustplaatsen

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4876
Extern Zaak ID	1514783
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	23
Omschrijving	Energie: Advies opsporingsvergunning aardwarmte Purmerend (C-agenda RWK 11-01-2021)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

Eavor Europe BV heeft een opsporingsvergunning voor aardwarmte aangevraagd voor de locatie Purmerend. Dit valt onder de Mijnbouwwet, het Rijk is hiervoor het bevoegd gezag. Aan onze provincie is gevraagd om advies uit te brengen, omdat het zoekgebied in Noord-Holland valt. Het advies is voorbereid door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.

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. M. Vos
BEL/OMB

Telefoonnummer +31235143119
martin.vos@noord-holland.nl

Verzenddatum
19 NOV. 2020

Kenmerk
1514783/1514796

Uw kenmerk

Betreft: Advies opsporingsvergunning aardwarmte Purmerend

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) zenden wij u het volgende toe: onze adviesbrief aan het ministerie van Economische Zaken en Klimaat over de opsporingsvergunning voor aardwarmte voor de locatie Purmerend van Eavor Europe BV.

Toelichting
Opsporingsvergunningen voor aardwarmte vallen onder de Mijnbouwwet. Het Rijk is hiervoor bevoegd gezag. Decentrale overheden worden in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over vergunningaanvragen die betrekking hebben op hun grondgebied.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

1 bijlage

- Adviesbrief aan het ministerie van Economische Zaken en Klimaat inzake de opsporingsvergunning aardwarmte locatie Purmerend van Eavor Europe BV.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
Directie Energie en Omgeving
t.a.v. dhr. K. van der Hoorn
Postbus 20401
2500 EK 'S-GRAVENHAGE

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr. M. Vos
BEL/OMB

Telefoonnummer +31235143119
martin.vos@noord-holland.nl

Verzenddatum
19 NOV. 2020
Kenmerk
1514783/1514797

Uw kenmerken

Betreft: Advies opsporingsvergunning aardwarmte Purmerend

Geachte heer Van der Hoorn,

Onlangs heeft u ons verzocht om advies uit te brengen in het kader van een procedure inzake de Mijnbouwwet. De procedure betreft een aanvraag voor een opsporingsvergunning voor de locatie Purmerend voor Eavor Europe BV bij het Ministerie van Economische Zaken.

Inleiding
Allereerst willen wij opmerken dat het ons verbaast dat het ministerie van EZ geen informatiebijeenkomst voor adviserende overheden heeft belegd. Omdat bij dit geothermieproject een geheel andere techniek wordt toegepast dan bij eerdere geothermieprojecten wordt een dergelijke informatiebijeenkomst node gemist. Vragen en zorgen die bij de overwegingen zijn opgenomen zouden wellicht geheel of gedeeltelijk kunnen zijn weggenomen.
Dit advies is gebaseerd op het document "Eavor Exploiration Licence application for the Purmerend area, The Netherlands".

Overwegingen
Bij dit project wordt geen geothermisch water onttrokken uit of geïnjecteerd in een poreuze gesteentelaag; slechts de warmte wordt onttrokken uit die gesteentelaag. Daarmee zou deze techniek ook ingezet kunnen worden bij locaties waar geen of onvoldoende geothermisch water van voldoende temperatuur aanwezig is.

In de aanvraag is opgemerkt dat de techniek nog in ontwikkeling is. In dit project worden 7 tot 16 horizontale buizen met een lengte van 5.000 meter op een diepte van 3.750 meter beneden maaiveld aangebracht. Als onderbouwing voor deze techniek is in de aanvraag de

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl

proefneming in Alberta (Canada) in 2019 opgenomen. Deze proef is uitgevoerd met twee enkelvoudige *loops* met een lengte van 2.000 meter op 2.400 meter beneden maaiveld. Deze proefneming lijkt niet direct de zekerheid te kunnen bieden dat een dergelijke Daisy-chain configuratie als in de aanvraag is vermeld in een positieve technische bedrijfsvoering kan resulteren. In de aanvraag is verder geen informatie opgenomen over eventuele risico's die dit met zich mee kan brengen en hoe deze zouden kunnen worden voorkomen, dan wel over maatregelen die kunnen worden getroffen om de risico's te verkleinen of de gevolgen te beheersen. Denk bijvoorbeeld aan een mogelijke lekkage bij de aansluitpunten van de vier verticale stijg- en daalbuizen met de 7 tot 16 horizontale buizen.

Wij achten het daarnaast onwenselijk dat het warmtetransportmedium in gesteentelagen of aan de oppervlakte terecht kan komen. In de aanvraag is geen informatie opgenomen over mitigerende maatregen die getroffen zouden kunnen worden.

Er is vermeld dat de stroming van het warmtetransportmedium zonder pompinstallaties in stand kan worden gehouden waarbij verwezen wordt naar de proefneming in Alberta. Het is niet duidelijk of het vaststaat dat de in vergelijking met Alberta grotere lengte en diepte van het project in Purmerend en de ondergrondse complexiteit ter plaatse geen invloed op het thermosifoneffect zullen hebben.

Advies

Provincie Noord-Holland ziet geothermie als een belangrijke schakel in de energietransitie, en staat dan ook positief tegenover het verkennen van de mogelijkheden die de bodem van onze provincie biedt voor het gebruik van aardwarmte. Vanwege de geconstateerde onzekerheden in dit bijzondere geval zien we ons echter genoodzaakt negatief te adviseren over de aanvraag tenzij in de exploitatievergunning de volgende zaken worden opgenomen:

- monitoringsvoorschriften;
- een risicoassessment voor het gebruik van het Eavor-Loop systeem;
- voorschriften ter voorkoming het weglekken van het warmtetransportmedium;
- nader onderzoek naar of een verklaring ten aanzien van het optreden van het thermosifonmechanisme.

Verdere ontwikkeling geothermie

Tot slot merken wij op dat we met belangstelling uitkijken naar de wijzigingen in de Mijnbouwwet. Wij verwachten dat op grond van de

voorgenomen wetswijzigingen vergunningaanvragen beter kunnen worden getoetst op concreetheid, realiteit en effectiviteit. Dit stimuleert de kwaliteit van projecten en een efficiënte benutting van de ondergrond. Deze vraagstukken spelen sterk in onze provincie. Om die reden wordt in MRA-verband (Metropoolregio Amsterdam) momenteel ook gewerkt aan publiek-privaat samenwerkingsafspraken. Uw ministerie is betrokken bij de totstandkoming van deze afspraken en wij blijven graag met u samenwerken bij de uitwerking en implementatie.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	5023
Extern Zaak ID	1523429
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	24
Omschrijving	Energie: brief onderzoeksrapport Deltares over Zonne-atollen project Wieringerhoek (C-agenda RWK 11-01-2021)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

GS bieden het onderzoeksrapport ‘Zonne-atollen geven ruimte aan natuur en duurzame energie - een verkenning’ aan de ministers van IenW, LNV en EZK aan met het verzoek dit verder te betrekken bij de uitwerking van het MIRT project Wieringerhoek. Dit gebeurt mede namens het college van B&W Medemblik en Hollandse Kroon.

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. P.L.M. Lensink
BEL/IOT

Telefoonnummer +31235144343
lensinkp@noord-holland.nl

Verzenddatum
19 NOV. 2020

Kenmerk
1523429/1523440

Uw kenmerk

Betreft: Onderzoeksrapport zonne-energie en ecologie op het IJsselmeer

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: Onderzoeksrapport Deltares naar zonne-energie en ecologie in het IJsselmeer.

Inleiding

Bijgaand sturen we u het rapport van onderzoeksbureau Deltares: *Zonne-atollen geven ruimte aan natuur en duurzame energie.* Dit rapport laat zien dat het mogelijk is om zonne-energie-opwekking en ecologie samen te laten gaan in het IJsselmeer. GS wil samen met de gemeente Hollands Kroon en Medemblik dit onderzoek inbrengen in de verdere ontwikkeling van de plannen voor MIRT Wieringerhoek.

Tevens sturen we u een afschrift van de brief die GS en de colleges van B&W van de gemeentes Hollands Kroon en Medemblik hebben verzonden aan de ministers van IenW, LNV en EZK.

Tot slot

We zullen u de komende periode op de hoogte houden van eventuele nieuwe ontwikkelingen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

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

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Minister C. (Cora) van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr. P.L.M. Lensink
BEL/IOT

Telefoonnummer +31235144343
lensinkp@noord-holland.nl

Verzenddatum

19 NOV. 2020

Kenmerk
1523429/1523444

Uw kenmerk
-

Betreft: Project Wieringerhoek

Excellentie,

De gemeenten Medemblik, Hollands Kroon en de provincie Noord-Holland bieden u hierbij graag het onderzoek "*Zonne-atollen geven ruimte aan natuur en duurzame energie*" aan, uitgevoerd door onderzoeksbureau Deltares in samenwerking met Bureau Waardenburg. De aanleiding om dit onderzoek te laten uitvoeren is het project Wieringerhoek en de mogelijke samenhang met de opwekking van duurzame zonne-energie. In de bijlage treft u tevens de uitwerking hiervan aan in het Energie-Opwekkingsplan NHN Duurzaam Leefbaar.

In lijn met de eerder gemaakte bestuurlijke afspraak tussen de gedeputeerde van Noord-Holland en de Ministeries van IenW en EZK verzoeken wij om het voorstel van de zonne-atollen (zoals uitgewerkt in het plan Duurzaam Leefbaar) waarbij de grootschalige opwekking van zonne-energie wordt gecombineerd met de realisatie van "nieuwe natuur" als volwaardig zelfstandig alternatief/variant op te nemen in het MER-rapport en de verdere uitwerking richting een voorkeursalternatief, en de scope (doelstelling van het project) van het MIRT project Wieringerhoek daarvoor te verbreden.

Integrale benadering IJsselmeergebied
In de Energieverkenning IJsselmeergebied, uitgevoerd in 2018, is onder andere geconstateerd dat we ons moeten concentreren op energie-ontwikkelingen in het IJsselmeer die een duidelijke meerwaarde creëren en aansluiten bij andere relevante IJsselmeeropgaven. Wij beseffen dat het IJsselmeer een gebied is waar vele opgaven en verschillende belangen samen komen, en dat deze elkaar ook in de weg kunnen zitten. Er mag in ieder geval geen afbreuk worden gedaan aan de ecologische waarden. Een zorgvuldige benadering, met oog voor maatschappelijk draagvlak en goede bestuurlijke afstemming is wat ons betreft essentieel en daar leveren we graag een bijdrage aan. De Agenda IJsselmeergebied 2050 bevestigt ook onze gezamenlijke opdracht om over bestuurlijke grenzen en sectorale opgaven heen te kijken.

Het project Wieringerhoek
Het project Wieringerhoek is opgenomen in de Agenda IJsselmeergebied 2050 en de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW). Inmiddels

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

is de fase van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau afgerond. Op zeer korte termijn start de procedure om de verschillende alternatieven te beoordelen in een MER-rapport. Dit zal uiteindelijk leiden tot een voorkeursalternatief rond het voorjaar van 2021. Aangezien dit het moment is waarop door de opdrachtgever bepalende keuzes worden gemaakt over de alternatieven, hebben wij expliciet besloten nader onderzoek te laten uitvoeren naar de combinatiemogelijkheden voor ecologie en duurzame energie. De uitkomsten van het voornoemde onderzoek zijn veelbelovend en daarom willen wij dat duurzame energie volwaardig meedraait in de MER en het voorkeursalternatief.

Wij zien het project Wieringerhoek in combinatie met de regionale opgave voor de opwekking van duurzame energie als een niet te missen kans en voorbeeld om de integrale benadering in de praktijk te brengen. Het komt immers maar zelden voor dat we grote fysieke ingrepen doen in het IJsselmeergebied waarbij meervoudig ruimtegebruik mogelijk is.

Regionale Energie Strategie
Op dit moment bevinden alle regio's zich volop in de discussie over de Regionale Energie Strategie. De RES-regio Noord-Holland Noord heeft als enige regio het IJsselmeer als zoekgebied in de concept RES opgenomen voor zonne- en windenergie. De concept RES is door alle betrokken gemeenteraden besproken en voorzien van wensen en bedenkingen. Deze wensen en bedenkingen zijn belangrijk voor de verdere concretisering van het zoekgebied. Het proces van participatie en consultatie van de gemeenteraden over de concept RES heeft een aantal duidelijke inzichten opgeleverd over het politiek draagvlak voor de opwek van duurzame energie in dit deel van het IJsselmeergebied.

1. Er is geen draagvlak voor windenergie in het IJsselmeer. De verschillende gemeenten hebben dit expliciet uitgesproken in de wensen en bedenkingen.
2. Verschillende gemeenten hebben steun uitgesproken voor de combinatie van het project Wieringerhoek met de grootschalige opwekking van zonne-energie. Door de gemeente Texel en Medemblik is expliciete steun uitgesproken voor het plan Duurzaam Leefbaar. De gemeente Hollands Kroon heeft uitgesproken geen zonnepanelen in het oppervlaktewater te wensen, maar wel open te staan voor het nader onderzoeken van de koppeling met het project Wieringerhoek (het idee van de zonne-atollen uit het plan "Duurzaam leefbaar"), waarbij de technieken geen afbreuk mogen doen aan de ecologische waarden.

Resumerend kan vanuit RES-perspectief gesteld worden dat er op het grondgebied van de gemeente Hollands Kroon en Medemblik in het IJsselmeer gezocht kan worden naar mogelijkheden om de grootschalige opwekking van zonne-energie te combineren met het project Wieringerhoek, waarbij de techniek geen afbreuk doet aan de ecologische waarden. Na het bestuurlijk vaststellen van de reactienota (december 2020) krijgt de bouwsteen zonne-energie in dit gedeelte van het IJsselmeer een plek in de RES 1.0.

Kustvisie
De gemeenten Medemblik, Enkhuizen en Hollands Kroon en de provincie Noord-Holland gaan een kustvisie ontwikkelen om de IJsselmeerkust beter te benutten als recreatieve zone, woongebied met ruimte voor natuur en met aandacht voor cultuurhistorie en

verduurzaming van de energieopgave. Samen kijken naar dit gebied levert dan ook een meerwaarde op, ieder vanuit zijn eigen invalshoek en belang. Wij zullen dit project en de wens om de RES-opgave te combineren met het project Wieringerhoek ook een plek geven in de Kustvisie.

Verzoek
In lijn met het provinciale coalitieakkoord 'Duurzaam Doorpakken' en de eerder gemaakte bestuurlijke afspraak tussen de gedeputeerde van Noord-Holland en de Ministeries van IenW en EZK verzoeken wij om het voorstel van de zonne-atollen (zoals die zijn uitgewerkt in het plan Duurzaam Leefbaar) waarbij de grootschalige opwek van zonne-energie wordt gecombineerd met de realisatie van "nieuwe natuur" als zelfstandig vijfde alternatief/variant mee te nemen in het MER-rapport en de verdere uitwerking richting een voorkeursalternatief. Om dit procedureel te borgen is het noodzakelijk de scope (doelstelling van het project) uit te breiden met 'duurzame energieopwekking'.

Door dit alternatief als serieuze optie mee te nemen in het MIRT-traject, kunnen we gezamenlijk borgen dat er geen kansen worden gemist. Het kan wat ons betreft niet zo zijn dat een dergelijke grootschalige gebiedsontwikkeling los staat van de andere opgaven, waaronder de energietransitie en recreatie en toerisme, waar wij als gemeenten en regio voor staan. We doen een appèl op u om deze gebiedsontwikkeling te ontkokeren en integraal te benaderen, zowel bij het Rijk als in de regio.

Wij zijn ons ervan bewust dat er nog veel praktische, financiële en technische aspecten zijn die nader moeten worden uitgewerkt, maar dat er ook draagvlak bestaat voor ons voorstel. Wij willen daar samen met het Rijk, de betrokken Ministeries, Rijkwaterstaat en de betrokken belanghebbenden die verbonden zijn aan het projectgebied en het IJsselmeer als geheel verder aan werken. We nodigen u graag uit om de inhoudelijke aspecten en de gewenste samenwerkingsvorm met ons verder te bespreken.

Hoogachtend,

Mede namens de colleges van B&W van de gemeenten Hollands Kroon en Medemblik,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Bijlagen:

1. Onderzoek "*zonne-atollen geven ruimte aan natuur en duurzame energie*".
2. Energie opwekkingsplan NHN 2030 Duurzaam Leefbaar, november 2020.

Afschrift aan:

Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
Minister E.D. (Eric) Wiebes
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Minister C. (Carola) Schouten
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Rijkswaterstaat
t.a.v. Directeur-Generaal M. Blom
Postbus 2232
3500 GE Utrecht

Plan initiatief ‘zonne-eilanden’



Duurzaam
Leefbaar



Wieringerhoek

november 2020

Inhoudsopgave

Vooraf 5

Samenvatting 6

1. Zonne-energie in het IJsselmeer 9
   - 1.1 Inleiding 9
   - 1.2 Uitgangspunten 10
   - 1.3 Onderzoek Deltares 15
   - 1.4 Het Plan 16
   - 1.5 Project Wieringerhoek 20
   - 1.6 Watersport-recreatie 21
   - 1.7 Beheer 21
   - 1.8 Bevloeiing agrarische grond 21
   - 1.9 Natura 2000 21
   - 1.10 Technische uitleg 22
   - 1.11 Militair gebruik 23

2. Ruimtegebruik en Schaalgrootte 24
3. Waterberging 24
4. Monitoring 'learning by doing' 25
5. De business-case 26
6. MER-procedure 29
7. Planning en Realisatietermijn 30
8. Netwerkaansluiting 31

Colofon 33

Vooraf

Het idee om met zonne-energie niet alleen duurzame energie op te wekken, maar ook om de natuur- en ecologische waarden, de waterkwaliteit te versterken is in opdracht van de Provincie Noord-Holland door Deltares en bureau Waardenburg onderzocht en verder uitgewerkt in een plan.

De conclusie is dat dit daadwerkelijk mogelijk is.

Die ambitie dat het IJsselmeer een significante bijdrage wilt leveren aan de energietransitie van Nederland, is in 2018 geformuleerd in de Agenda IJsselmeergebied maar voor de eerste keer ligt er nu een concreet voorstel op tafel voor het gebied Wieringerhoek .

Zoals met elke eerste keer zijn er voor en tegenstanders, maar na lezing van dit voorstel kan niet anders dan de conclusie getrokken dat er veel voordelen zijn:

De minister van IenW realiseert de doelen voor de verbetering van de waterkwaliteit met aanvulling van het (beperkte) PGAW-budget vanuit de exploitatie van de zonne-energie zodat het gehele PGAW plan kan worden uitgevoerd.

De minister van LNV realiseert de natuurdoelen

De minister van EZK verkrijgt ca. 1,6 TWh. aan duurzame energie in de nationale energieopgave

Provincie Noord-Holland en de gemeenten Medemblik en Hollands Kroon staan achter het plan en zien kansen voor een toeristische recreatieve versterking.

Bewoners van het Noord-Holland noord steunen dit plan zodat er geen nieuwe grootschalige windturbines op land erbij hoeven te komen.

Het biedt dus een kans om met maatschappelijk draagvlak een substantiële bijdrage te leveren aan de energietransitie, versterking van natuur, waterkwaliteit en recreatie op en langs de Wieringermeerdijk in Noord Holland.

Dit Plan voor de zonne-eilanden maakt deel uit van het Energie-Opwekkingsplan NHN 2030 "Duurzaam Leefbaar" en is te downloaden op de website: www.nhn-duurzaamleefbaar.nl

Kor Buitendijk
Initiatiefnemer en opsteller

1. Samenvatting

Energieopwekking op water

Het maken van zonne-eilanden in het IJsselmeer is een ingewikkelde puzzel, omdat met veel aspecten rekening moet worden gehouden. Het raakt de natuur en ecologie, de zoetwatervoorziening en de gebruiksfuncties recreatie, watersport, visserij en scheepvaart. Ook het gebruik door de boeren, die vanuit het IJsselmeer hun land bevloeien, moet mogelijk blijven.

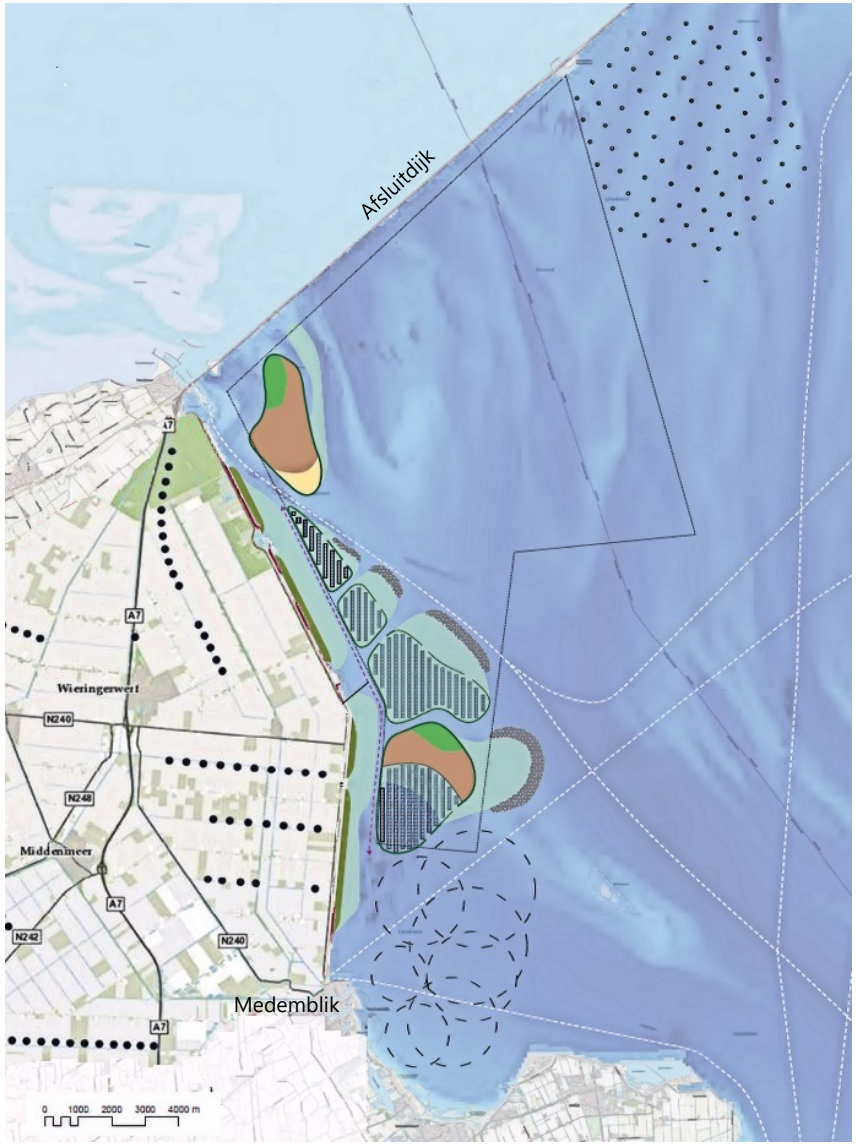
Zonne-eilanden in de vorm van atollen

Het idee om zonne-energie op te wekken met eilanden in het IJsselmeer heeft veel interesse opgeroepen. Maar ook veel vragen, zoals:

- **Wat zijn de effecten voor de natuur en waterkwaliteit?**
- **Verandert het weids uitzicht op het IJsselmeer niet?**
- **Vormt het geen belemmering voor de watersport?**
- **Hoe zit het met de bevloeiing van het land?**
- **Is het financieel wel haalbaar?**

Het Planconcept van de zonne-atollen

Langs de 11 kilometer lange Wieringermeerdijk komen natuurlijke oevers en op 1 kilometer afstand van de huidige oever een 5 tal-eilanden. Eén als natuureiland en vier zonne-atollen. Bij elkaar bijna 4500 ha aan oppervlak aan ondiepe waterzones met water- en moerasplanten en zandige gedeelten als rust- en foerageergebied voor vogels. Het is dus een groot plan en beslaat 3,5% van het wateroppervlak van het IJsselmeer. Een groot deel ervan ligt onderwater.
Het Rijk heeft het voornemen om in totaal circa 10% van het IJsselmeer te voorzien van ondiepe zones om de waterkwaliteit te verbeteren.
De vier zonne-eilanden beslaan samen een oppervlak van 1350 ha.
De zonne-eilanden zijn atollen die bestaan uit een 50 meter zandige wal met daarbinnen ondiep water. Het grootste atol heeft een omtrek van ruim 10 km. Met ongeveer 100.000.000 m3 zand en kleileem uit het IJsselmeer worden de ondieptes gemaakt. In de vier atollen liggen zonnepanelen die voor 50% het water bedekken. Doordat gebruik wordt gemaakt van bi-faciale panelen (tweezijdig) wordt met een opgesteld vermogen van 1350 MW circa 1,6 TWh aan zonne-energie opgewekt.
Dat is enorm.



Deltares/Waardenburg onderzoek waterkwaliteit en Natura 2000

De Provincie Noord-Holland en de gemeente Medemblik hebben aan Deltares en bureau Waardenburg gevraagd om te onderzoeken of daadwerkelijk met de aanleg van zonne-atollen ook de ecologie en natuur kan worden versterkt.
In de zomer 2020 is dit onderzoek uitgevoerd.

Het resultaat van dit onderzoek[1] is positief.
Door de zonne-eilanden vorm te geven als atollen die in open verbinding staan met het IJsselmeer, ze op voldoende afstand van de kust te plaatsen en niet meer dan 50% van het ondiepe wateroppervlak te bedekken, is er door Deltares en bureau Waardenburg geconcludeerd dat er een positief effect is op de waterkwaliteit van het IJsselmeer.
Door de zonne-atollen te combineren met een groot oppervlak (ca. 4500 ha) aan ondiepe oevers met (ondergedoken) waterplanten, overstromingsgrasland, moerasplanten en zandige delen en atolranden, wordt er voldaan aan de eisen van het Rijk (PAGW) om de waterkwaliteit van het IJsselmeer te verbeteren. Ook kan worden voldaan aan de Natura 2000 instandhoudingsdoelen.

Opvallend is de verwachting in het rapport dat met het ondiepe water van de atollen onder en naast de zonnepanelen grote paai- en overwinteringsgebieden voor vissen worden toegevoegd.

Door de open verbinding van de atollen met het IJsselmeer kunnen jonge vissen die gebieden op een natuurlijke manier bereiken.

Ruimtelijke uitgangspunten

Het is een terechte vraag of de schaal van dit plan wel past in het IJsselmeergebied. Wat betekent het voor de natuur, de vogels en de waterkwaliteit?

In "de Agenda IJsselmeergebied" afgesproken dat het IJsselmeergebied een significante bijdrage wil leveren bij de energietransitie van Nederland.

Dan zal je ook wanneer je plannen maakt voor een deel van het IJsselmeer – in dit geval de Wieringerhoek – moeten proberen de maatregelen voor verbetering van de natuur en waterkwaliteit te integreren met energieopwekking.

[1] Onderzoeksrapport Deltares /Waardenburg, 'Zonne-atollen geven ruimte aan natuur en duurzame energie- een verkenning', september 2020, in opdracht van Provincie Noord-Holland en Gemeente Medemblik

Die ambitie is noodzakelijk en wordt niet alom aan de dag gelegd.

Uit een analyse van uitgangspunten, studies en kwaliteitskaders blijkt dat goed te kunnen. Niet overal en niet met nog meer grootschalige windturbines.
De locaties waar ruimtelijke kansen liggen voor zowel ruimtelijke, ecologische verbetermogelijkheden als grootschalige energieopwekking met zon, zijn de Wieringerhoek, de gehele noordzijde van de Houtribdijk, de IJsselmeerdijk, de Zuidermeerdijk en in het Markermeer de Flevolandse kust.

Wieringerhoek

Natuurlijk verandert het uitzicht met dit plan, maar de weidsheid blijft.
Op de realistische impressie die gemaakt is vanaf de vernieuwde Wieringermeerdijk is dit goed te zien.



De vaarroutes blijven vrij en de watersportrecreatie krijgt er een beschutte vaargeul bij in de luwte van de eilanden. Ook blijven de bevloeiingsmogelijkheden van de landbouwgrond van de Wieringermeer in tact.

Business-case

Uit de businesscase, waarbij ook voldoende rendement is opgenomen voor private investeerders, blijkt dat het gehele project van natuurontwikkeling, zonne-eilanden en kustontwikkeling te financieren is vanuit de pachtopbrengsten van de zonne-energie en (bescheiden) middelen voor een eerste fase voor de verbetering van de waterkwaliteit van het ministerie van IenW.

Projectaanpak MIRT Wieringerhoek

Ook met toepassing van de spelregels die hiervoor gelden worden de mogelijkheden om op deze plek te komen tot een meervoudig ruimtegebruik en een integrale gebiedsontwikkeling niet optimaal benut.
Vandaar dat er een appèl wordt gedaan om bij de doelstelling van dit project de te bereiken doelstellingen van verbetering van de natuur en waterkwaliteit te integreren met (zonne-) energieopwekking. Het planconcept Duurzaam Leefbaar + onderzoek Deltares toont aan dat dit mogelijk is.

De energieopwekking met zonne-atollen maakt , uitvoering mogelijk van het gehele plan, doordat de financiële pachtopbrengst voor een belangrijk deel worden ingezet voor de financiering van de natuurmaatregelen. Zonder energieopwekking is hiervan slecht een klein deel op dit moment mogelijk.

Monitoring 'learning by doing'

Het voorstel is om het gehele project aan te leggen op basis van de best denkbare kennis en ervaring en gedurende de eerste economische levensduur van het project van 30 jaar kennis te vergaren. Tussentijdse bijsturing en veranderingen zijn daarbij niet uitgesloten als de monitorresultaten daarom vragen. Dit monitor-programma maakt deel uit van de aanbesteding van het project.

Planning

Het is mogelijk om ook met de zonne-atollen in combinatie met de natuur- en waterkwaliteit doelen deze tijdig – omstreeks 2030 - te hebben uitgevoerd.

Netwerkaansluiting

Door Tennet is indicatief met een netwerkanalyse verkend dat de zonne-atollen op het bestaande netwerk van Noord-Holland Noord kunnen worden aangesloten. Andere projecten, behoudens zon op dak, zijn daarbij qua netwerk niet mogelijk.

Opnieuw blijkt dat het netwerk in Noord-Holland (Noord) qua capaciteit niet toegerust is voor de energietransitie opgave.



1. Zonne-energie in het IJsselmeer

''Duurzame Leefbaar, buitendijkse zonne-atollen''

1.1 Inleiding

Omdat voor grootschalige zonneweiden op landbouwgrond in Noord-Holland Noord geen maatschappelijk draagvlak bestaat, is het initiatief genomen of het op een verantwoorde manier mogelijk is duurzame zonne-energie op te wekken op het IJsselmeer door de aanleg van zonne-eilanden. Niet met windturbines, want ook daar is maatschappelijk geen draagvlak voor. De eerste ideeën zijn neergelegd in de alternatieve RES Duurzaam Leefbaar van februari 2020.
Omdat het plan veel interesse, maar ook vragen heeft opgeroepen, is het plan verder uitgewerkt. Met diverse experts is naar de ecologische gevolgen van de eilanden gekeken, maar ook naar de impact op de visserij, boeren, scheepvaart, watersport, waterkwaliteit en het landschap. Uiteraard is technische en financiële uitvoerbaarheid essentieel om het plan haalbaar en uitvoerbaar te maken.
Alles nog steeds met als doel om groot maatschappelijk draagvlak te creëren voor de bijdrage van NHN aan de energietransitie.

Ingewikkelde puzzel

Het maken van zonne-eilanden in het IJsselmeer is een ingewikkelde puzzel, omdat met veel aspecten rekening moet worden gehouden. Het raakt de natuur en ecologie, de zoetwatervoorziening en de gebruiksfuncties recreatie, watersport, visserij en scheepvaart. Ook het gebruik door de boeren, die vanuit het IJsselmeer hun land bevloeien, moet mogelijk blijven. Daarnaast zijn verschillende bestuurslagen en ministeries bij het IJsselmeer betrokken. Maar ook Tennet is een belangrijke partij. Een integrale complexe puzzel om met elkaar te maken, maar zeker niet onmogelijk.

Steden langs het IJssel- en Markermeer kennen een lange historie. De visserij en handel floreerden toen de Zuiderzee nog een open zee was, wat zichtbaar is in de steden en havens langs het IJssel- en Markermeer. In Noord-Holland Noord zijn Medemblik, Enkhuizen en Hoorn daar prachtige voorbeelden van. Tegenwoordig spelen die een belangrijke rol in de recreatie en watersport.

Het IJsselmeergebied is ook belangrijk voor trekvogels als overwinteringsgebied, ruigebied en tussenstop om te foerageren en te broeden. Verder speelt het IJsselmeer in Nederland een belangrijke rol in de zoetwater voorziening.
Voor de natuurontwikkeling en verbetering van de waterkwaliteit zijn op korte termijn maatregelen nodig om de kwaliteit ervan te verhogen.

Verbeteren Waterkwaliteit, Natuurversterking en Energieopwekking

Het IJsselmeer is een groot meer met 'stilstaand water'. Het heeft een oppervlak van 1100 km2 en valt onder beheer van Rijkswaterstaat. Het IJsselmeer is een Natura 2000 gebied waarvoor specifieke instandhoudingsdoelen gelden, zoals behoud van habitattypen en de instandhouding/uitbreiding van bepaalde vogelsoorten.
Om de waterkwaliteit te verbeteren en de natuur te versterken zijn er door het Rijk en de vier provincies afspraken gemaakt in de 'Agenda IJsselmeergebied 2050'.
Praktisch betekent dit onder andere dat in het IJsselmeer ca. 5 tot 10% aan ondiepe zones met waterplanten moeten worden gemaakt, waardoor waterplanten, vissen en vogels een betere kans krijgen en de kwaliteit van het water en het leven erin toeneemt. Het gewenste oppervlak aan ondieptes beslaat voor het hele IJsselmeer een oppervlak van 5.500 tot 11.000 ha.
Een substantieel deel hiervan is gewenst in het gebied 'Wieringerhoek' gelegen tussen Enkhuizen en Den Oever. Plannen hiervoor worden nu door het Rijk gemaakt.

De Natura 2000 instandhoudingsdoelen moeten worden gerespecteerd en de waterkwaliteit dient te verbeteren zoals geformuleerd in het PAGW.

Nader onderzoek

Met deskundigen op het gebied van o.a. ecologie, landschap en waterbouwkunde is het initiatief voor zonne-eilanden nader bekeken. Getoetst is of het mogelijk is de zonne-eilanden te realiseren, waarbij ook de natuurdoelen en de waterkwaliteit worden verbeterd.

Naast dit onderzoek zijn deskundigen van Rijkswaterstaat/NOVA, de ministeries van I&M en EZK en Tennet voor de netwerkaansluiting geraadpleegd.

Het plan moet zowel voor de overheden als private investeerder(s) financieel haalbaar zijn. Ook moet er ruimte zijn voor het uittesten en monitoren van oplossingen.
Met de voorbereiding en procedures moet vaart worden gemaakt, want de start uitvoering is gewenst vanaf 2025/2026.

Al met al een groot palet aan uitdagingen.

1.2 Uitgangspunten



Voor het IJsselmeergebied als geheel zijn in diverse documenten, studies en handreikingen uitgangspunten geformuleerd. Die uitgangspunten zijn samengebracht in de Agenda IJsselmeergebied 2050. Een bestuurlijk overlegplatform als coördinatiepunt voor het IJsselmeergebied als geheel.

In de agenda IJsselmeergebied staat de navolgende opgave geformuleerd [2]:

''Duurzame energieopwekking met respect voor kernkwaliteiten''

Het IJsselmeergebied wil een significante bijdrage leveren aan de komende energietransitie van Nederland. We zullen een strategie ontwikkelen die aangeeft welke vormen van energieopwekking het best bijdragen aan de energiedoelen, vanuit het oogpunt van diversiteit en netwerk, en het best passen bij de specifieke gebiedskwaliteiten en andere gebruiksfuncties van het IJsselmeergebied. Gezien de ruimtelijke dilemma's en kansen die energietransitie met zich meebrengt, is het essentieel dat we deze opgave integraal oppakken. Onderzocht zal worden hoe we de benodigde investeringen en maatregelen in duurzame energie kunnen combineren met versterking van gebiedskwaliteiten en gebruiksfuncties.''

Om het voorstel van de zonne-eilanden te kunnen plaatsen in het grotere geheel is een aanzet gegeven voor deze strategie.

[2] Agenda IJsselmeergebied 2050, mei 2018, ministerie IenW, pagina 28

Wat is een significante bijdrage aan de energietransitie met behoud van de kernkwaliteiten?

Hoe combineren we energietransitie met andere functies die leiden tot versterking van de gebiedskwaliteiten en gebruiksfuncties?

Integrale benadering en meervoudig ruimtegebruik

Energie-ontwikkelingen in het IJsselmeer dienen een duidelijke meerwaarde te creëren en aan te sluiten bij andere relevante IJsselmeeropgaven.
Eendimensionale oplossingen, zoals ergens een windpark of een veld zonnepanelen aanleggen, zijn niet goed genoeg voor dit gebied.
Als je vanuit kwaliteit denkt, leg je de lat veel hoger en denk je aan integratie en meervoudig ruimtegebruik van functies en gebruik (natuur, ecologie, energie, waterkwaliteit, waterberging, recreatie, visserij en agrarische belangen).

Ook moeten financieringsmogelijkheden deel uitmaken van deze integrale benadering.

Bij het doen van voorstellen voor energieopwekking in het IJsselmeergebied wordt de lat dus hoog gelegd.

Diverse studies handvatten, bouwstenen en ruimtelijke principes hiervoor.
Meest relevante zijn het Petaplan, de Energieverkenning IJsselmeergebied, de 10 gouden regels van Frits Palmboom en meer recent de (aanzet) tot handreiking Omgevingskwaliteit.
Verkenning van Deltares/bureau Waardenburg naar de ecologische gevolgen en de effecten op de natura-2000 doelstellingen van de aanleg van zonne-eilanden.

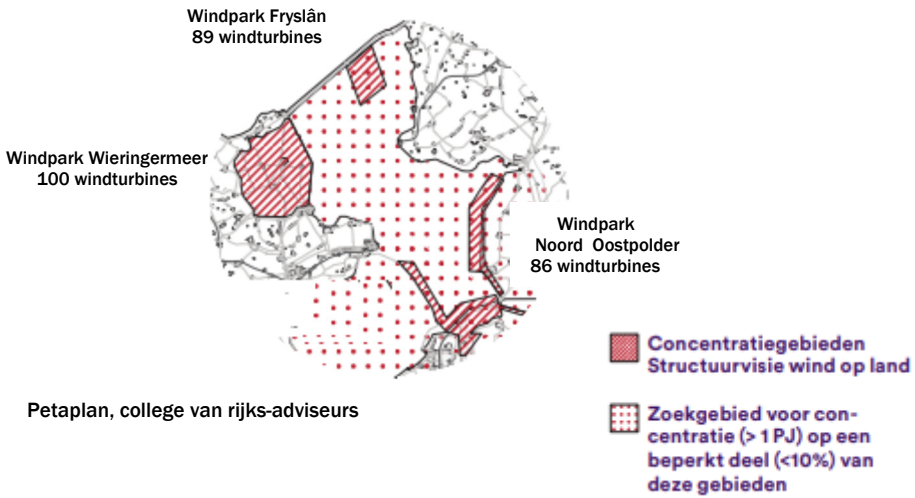
Peta plan [3]

''Richt je primair op energieontwikkelingen die in het IJsselmeer meerwaarde creëren en aansluiten bij andere relevante opgaven, vooral op het gebied van ecologie en maatschappelijk gebruik.

''Concentreer, Gebiedsontwikkeling, Schaalvergroting, Integreer''.

[3] Petaplan, Opwekking duurzame energie op rijksgronden, College van Rijksadviseurs, Rijswaterstaat, EZK, maart 2018

Voor het IJsselmeergebied worden in het Petaplan globaal kansen gezien voor grootschalige energieopwekking voor max 10% van het oppervlak.



Petaplan, college van rijks-adviseurs

Energieverkenning IJsselmeergebied [4]

In dit rapport, gemaakt in opdracht van de vier provincies die om het IJsselmeergebied liggen, zijn bouwstenen en ontwerpprincipes aangegeven. In het rapport is verkend op welke wijze het IJsselmeergebied een bijdrage kan leveren aan de energietransitie. Er zijn veel aspecten waarmee rekening moet worden gehouden als het gaat om energie op het IJsselmeer, zoals natuur en de gebruiksfuncties recreatie, watersport, visserij en scheepvaart.

Ruimtelijk kent de Noord-Hollandse IJssel- en Markermeer kust een aaneenschakeling van grillige kusten met veel verspringingen en bochten in het zuidelijk deel en een strakke, kilometerslange kust van de moderne polder de Wieringermeer.
De combinatie van deze twee karakteristieken is een in het oog springend kenmerk van het IJsselmeer en het Markermeer. Dit contrast is waardevol.

Tal van ecologische maatregelen moeten worden getroffen op en rond het meer om de waterkwaliteit en de diversiteit van de kusten te verbeteren.

Locaties voor zonneparken dienen aan deze kwaliteiten niets af te doen. In het genoemde rapport is onderzocht of met het opwekken van duurzame energie deze kwaliteiten kunnen worden mee-gekoppeld.

Ondiepe zones in het IJssel– en Markermeer met waterplanten zijn cruciaal voor de ecologie en de levenscyclus van vogels en vissen.
Door het Rijk wordt inmiddels ervanuit gegaan dat om ecologische redenen 5% à 10% van het wateroppervlak moet worden voorzien van ondiep water met waterplanten, moerassen en moerasplanten, moerasbos en overstromingsgrasland. Dat is voor het IJsselmeer alleen al 5.500 à 11.000 ha.

Het planconcept voorziet in ca. 4.500 ha daarvan.

Verbeteren van het sedimentmanagement is nodig om de negatieve invloed van slib op het watersysteem te verminderen. Achter luwe structuren kunnen heldere milieus ontstaan omdat het slib kan bezinken. Dat kan ook het geval zijn door eilanden of atollen te creëren.
De ruimtelijke impact van zonnepanelen is minder dan die van grote windturbines, met hun enorme driedimensionale effect.
Zonnepanelen zijn vooral zichtbaar in het platte vlak. Het glasoppervlak weerkaatst licht, het is verwant aan water.
De kleur en de textuur zijn echter minder levendig, de uitstraling is harder en industriëler.

4 Energieverkenning IJsselmeergebied, H+N+S, Palmhout Urban Landscapes, jan 2019

10 Gouden regels van Frits Palmboom' [5]

In deze studie zijn ontwerpuitgangspunten geformuleerd om de ruimtelijke kernkwaliteit van het IJsselmeergebied te behouden. Deze 10 regels zijn:

1. **Maak het rondje IJsselmeer compleet**
2. **Benader de kust niet als een lijn maar als een zone**
3. **Respecteer en versterk de opeenvolging van baaien en kapen**
4. **Koester en versterk het verschil tussen strakke en grillige kusten**
5. **Verdedig de grootste open maten in het gebied**
6. **Intensiveer de verbinding tussen het water en het achterland**
7. **Speel in op de diversiteit van het (onder) waterlandschap**
8. **Buit de diversiteit van het achterland uit**
9. **Verfijn het netwerk van verbindingen, te land en te water**
10. **Voeg een paar nieuwe krachtige trekkers toe**

Handreiking Omgevingskwaliteit van het BPIJ [6]

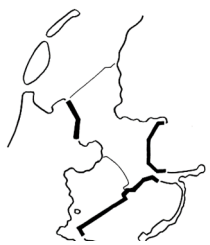
Alhoewel deze nog in ontwikkeling is maakt het onderscheid in drie thema's, te weten 'Landschappelijke kwaliteit (de uitspraken van Palmboom), Ecologische kwaliteit en Cultuurhistorische kwaliteit'.

Op de volgende pagina is de handreiking afgebeeld.

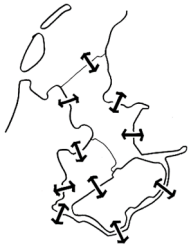
Bij de landschappelijke kwaliteit wordt verwezen naar de 10 gouden regels van Palmboom.
Bij de ecologische kwaliteit wordt 'zonering' als essentie gezien. Versterk zones van rust, behoud de schaalgrootte van het open water, betrek het gebied achter de dijk, behoud donkerte, bescherm vogels en realiseer een gezonde visstand.
De cultuurhistorische kwaliteit neemt de geschiedenis als basis. De sfeer van de historische havensteden, de Zuider Zee, werken met het contrast van het oude landschap en het moderne polderlandschap.

Conclusie uit deze uitgangspunten voor kansrijke energielocaties:

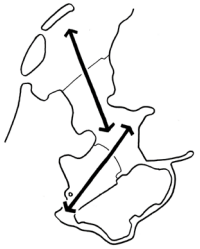
1. Door de aanleg en ruimtelijke impact van drie grootschalige windparken op en langs het IJsselmeer is er geen ruimte voor opnieuw toevoeging van windturbines op en langs het water.



'strakke en grillige kusten'



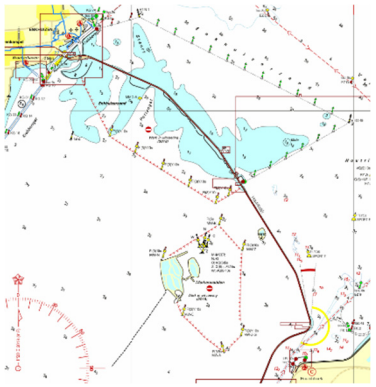
'kijk dwars op de dijken'



'behoud de grootste open maten'

2. Beperk de aanleg van grootschalige zonne-energie tot de strakke kusten en niet de grillige kusten. De laatst genoemde grenzen aan historische steden en kennen veel kleine gehuchten die 'horen' bij het water. De grillige kustlijn heeft veelal een hoge natuurlijke kwaliteit.

3. De locaties waar ruimtelijk de meeste kansen en ruimtelijke verbetermogelijkheden voor grootschalige zonne-energie zijn:
    1. de Wieringerhoek,
    2. de gehele noordzijde van de Houtribdijk,
    3. De IJsselmeerdijk en de Zuidermeerdijk.
    4. Markermeer, de Flevolandse kust.



4. Integreer de ontwikkeling achter de dijk, op de dijk en voor de dijk in een integrale gebiedsaanpak.

[5] '10 Gouden Regels' voor het IJsselmeergebied, sept 2016, TU Delft

[7] Nieuwsbrief 6 IJsselmeeragenda, december 2019

Handreiking Omgevingskwaliteit van het BPIJ (Bestuurlijk Platform IJsselmeer)

LANDSCHAPPELIJKE KWALITEIT *De uitspraken van Palmboom*	ECOLOGISCHE KWALITEIT *Essentie is zonering*	CULTUURHISTORISCHE KWALITEIT *Geschiedenis is de basis*
Maak het rondje IJsselmeer compleet	Versterk ruimtelijke zonering van rust en drukte op ecologische basis	Respecteer het onderwaterlandschap als schatkamer
Voeg nieuwe trekkers toe	Betrek gebieden achter de dijk bij het grote open water	Oude kustlandschap van de Zuiderzee als icoon: • *grootste open maten,* • *kustlijn met kapen en baaien,* • *lange ontstaansgeschiedenis van de Zuiderzeedijken de dijk als zone,* • *binnendijkse landschappen meetellen,* • *ontmoetingen tussen binnen- en buitenwater.*
De kust: van lijn naar zone	Koester riviermondingen en koppel het achterland aan het IJsselmeer	
Verbind het water en het achterland	Behoud schaalgrootte van het open water	
Buit de diversiteit van het achterland uit	Behoud donkerte	Unieke sfeer historische havensteden: • *hoge concentratie aan historische havenplaatsen,* • *historische ruimtelijke opbouw van de stadjes,* • *ligging aan het water: zicht op het meer, zicht vanaf het water op het stadssilhouet.*
Verfijn het netwerk van verbindingen	Stop met afknabbelen van kwaliteit	
Verdedig de grootste open maten	Bescherm de ondiepste en diepste zones	
Speel in op het (onder)waterlandschap	Verbind het IJsselmeer met de Waddenzee	De Zuiderzeewerken: nieuw land en nieuwe veiligheid: • *icoon van de maakbare samenleving en ingenieurskunst,* • *hoge, rechte en stenige dijken, zonder voorland oprijzend uit water,* • *contrast met de kronkelige dijken van de oude Zuiderzeekust,* • *irrationele inrichting van de polders,* • *kraamkamer van nieuwe inzichten,* • *contrast tussen het oude Zuiderzeelandschap en het moderne polderlandschap,* • *eigen karakter van de voormalige Zuiderzee-eilanden.*
Respecteer de opeenvolging van baaien en kapen	Bescherm hotspots voor vogels	
Koester het verschil tussen strak en grillig	Realiseer een gezonde visstand, in balans voor vogels en vissers	



Zicht op Medemblik vanuit Wieringermeer met op voorgrond gemaal Lely
Bron: Bevlogen landschap (Peter van Bolhuis / Pandion)

1.3 Onderzoek Deltares en bureau Waardenburg [7]

In opdracht van de Provincie Noord-Holland en de gemeente Medemblik is aan Deltares en bureau Waardenburg de opdracht verstrekt om te onderzoeken of er met zonne-eilanden én duurzame energie wordt opgewekt én natuurwaarden een kwaliteitsimpuls krijgen, zoals beoogd voor het PAGW project Wieringerhoek.

De verkenning zoals hier gepresenteerd is uitgevoerd door Deltares en Bureau Waardenburg. Beide organisaties hebben uitgebreide ervaring en kennis van het IJsselmeergebied, zowel van de natuur, waterkwaliteit, stroming als morfologie.

Het planconcept is op de volgende pagina's beschreven en afgebeeld.

Deze verkenning laat zien dat het opwaarderen van natuur goed samengaat met ruimte creëren voor de opwekking van duurzame energie.

Een mooi voorbeeld van meervoudig ruimtegebruik waarbij energie en ecologie hand in hand gaan.

Onder de panelen wordt een relatief open, structuurrijke vegetatie van vooral fonteinkruiden verwacht, die interessant is voor opgroeiende jonge vis door een combinatie van voedselaanbod en schuilgelegenheid. Ook de bevestigingsstructuren van de panelen dragen bij, het biedt een substraat voor mosselen en andere ongewervelden. Door gebrek aan overzicht (veiligheid) zal het gebruik door vis jagende vogels beperkt zijn. De gevarieerde structuur kan zo in de zomer een belangrijke functie hebben voor jonge vis. In de winter, als de vegetatie is verdwenen, zijn deze wateren naar verwachting aantrekkelijk voor de overwintering van (grotere) vis.

Het gehele ontwerp bestaat uit zeven modules. Vier daarvan gaan samen met ruimte voor zonnepanelen.
Om alle natuurdoelen zoals gesteld door de Programmatische Aanpak Grote Wateren te behalen zijn er drie modules aan toegevoegd.
Ten eerste is een natuureiland toegevoegd met een natuurlijk peilregime, losgekoppeld van het peil in het IJsselmeer.
Zo is een goede kwaliteit van helofyten en overstromingsgrasland mogelijk.
Daarnaast zijn langs de Wieringermeerdijk twee ondiepe zones voorgesteld om de land-water overgangen natuurlijker te maken.

[7] Onderzoeksrapport Deltares /Waardenburg, 'Zonne-atollen geven ruimte aan natuur en duurzame energie- een verkenning', september 2020, in opdracht van Provincie Noord-Holland en Gemeente Medemblik

De zoetwatervoorziening voor achterliggende landbouwbedrijven kan gegarandeerd blijven door een bouwkundige aanpassing en de havens van de Oude Zeug blijven bereikbaar voor scheepvaart.

Bij het ontwerpen is vooral gekeken naar de natuurdoelen met als randvoorwaarden de bestaande structuren, morfologie en waterkwaliteit.
Naast de experts van Deltares en Bureau Waardenburg zijn ook ecologen van Witteveen + Bos geraadpleegd.
Ook zij zijn positief over de potentiële ecologische waarde van de hier geschetste zonne-atollen.

Het is wel noodzakelijk te zeggen dat een zonne-atol, zoals hier gepresenteerd, nog nergens ter wereld is beproefd. Het aanleggen van de ringdijken is geen lastige opgave en zonnepanelen worden al toegepast op zoete wateren.

Het onderzoek naar de effecten op waterkwaliteit en ecologie staat echter nog in de kinderschoenen.

De mogelijkheid van meervoudig ruimtegebruik voor ecologie en energie is dus gebaseerd op de best beschikbare informatie en de inschatting van experts.



1.4 Het Plan

Voor de kust van de 11 kilometer lange Wieringermeerdijk worden vijf eilanden aangelegd. De eilanden liggen 1 kilometer vanaf de kustlijn. Ze liggen buiten de vaargeul en vooral op ondiepe plekken.

Natuurlijke oevers 11 km lang en 800 meter breed

Voor de kaarsrechte dijk, die nu nog voorzien is van basaltblokken/stortsteen, komen vanaf Medemblik tot aan het Robbenoordbos natuurlijke oevers met een geleidelijke overgang van land en (ondiep) water. Hier groeit riet en ondergedoken waterplanten. Op een paar plaatsen komen strandjes.
Bovenop de dijk wordt een 11 kilometer lang fietspad aangelegd en de strook ernaast wordt aantrekkelijk ingericht. Samen met de bestaande dijkgaten en het Robbenoordbos ontstaat een interessante fietsverbinding.

Vaarwater ook voor kleine boten

Tussen de eilanden en de vooroever komt een 200 meter brede beschutte vaargeul voor (kleinere) pleziervaart. Die is tenminste 4,5 meter diep, zodat in de vaargeul zelf geen waterplanten kunnen groeien.

Natuureiland

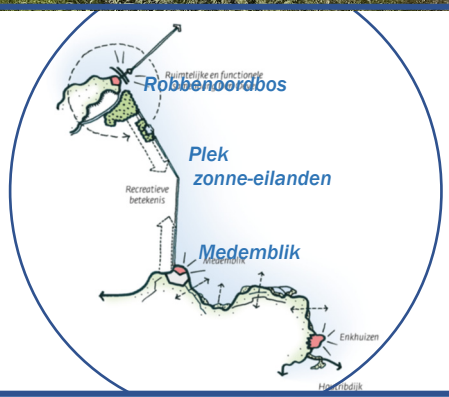
Het meest noordelijke eiland ligt op de huidige zandplaat 'De Zeug' en wordt volledig ingericht als natuureiland met een eigen waterpeil. Daardoor is het mogelijk om moerasplanten en overstromingsgrasland aan te leggen.

Vier zonne-atollen

Op de andere vier eilanden komen zonnepanelen in combinatie met natuurontwikkeling. Deze eilanden worden vormgegeven als atollen. Dit zijn ringvormige eilanden met binnenin water dat in open verbinding staat met het IJsselmeer. De eilanden worden gevormd door een 50 meter brede zandwal te maken die ongeveer 1 meter boven water steekt. De wal is gedeeltelijk begroeid met struiken en grassen, maar kent ook open delen. Om te voorkomen dat het zand wegspoelt worden de zandwallen beschermd met een houten paalconstructie.
De zonnepanelen bedekken maximaal 50% van het wateroppervlak van het atol. Op deze manier kan er voldoende licht toetreden om waterplanten en waterleven te laten ontstaan.
Buiten de atollen, in de luwte ervan aan de kant van het open IJsselmeer, komen net onderwater gebieden met ondergedoken waterplanten die overgaan in onderwater liggende mosselbanken.

De Wieringermeerdijk nu







De 11 kilometer lange, kaarsrechte Wieringermeerdijk

Energieopwekking

De zonne-eilanden zijn op de kaart verticaal gearceerd. Het totale oppervlak is ca. 1350 ha. De zonnepanelen (bi-faciaal/tweezijdig) hebben een grotere opbrengst dan op land door de reflectie van het licht. De panelen staan in oost-west richting, zodat ze de meeste energie opwekken als de vraag het grootst is.
De vier eilanden samen hebben een opgesteld vermogen van 1350 MW. Samen goed voor een energieopwekking van 1,6 TWh.
De zwarte stippen zijn de 100 windturbines van het gebouwde windpark Wieringermeer en het nog aan te leggen windpark Fryslân met 89 turbines.

Natuurontwikkeling

In totaal wordt ca. 4500 ha aan habitats voor ondergedoken waterplanten, moerasplanten, overstromingsgrasland, natuurlijk begroeide randen en zandig eiland aangelegd. Uit het onderzoek van Deltares en bureau Waardenburg blijkt dat dit positieve effecten heeft op de ecologie van het gebied en op de Natura 2000 doelstellingen.

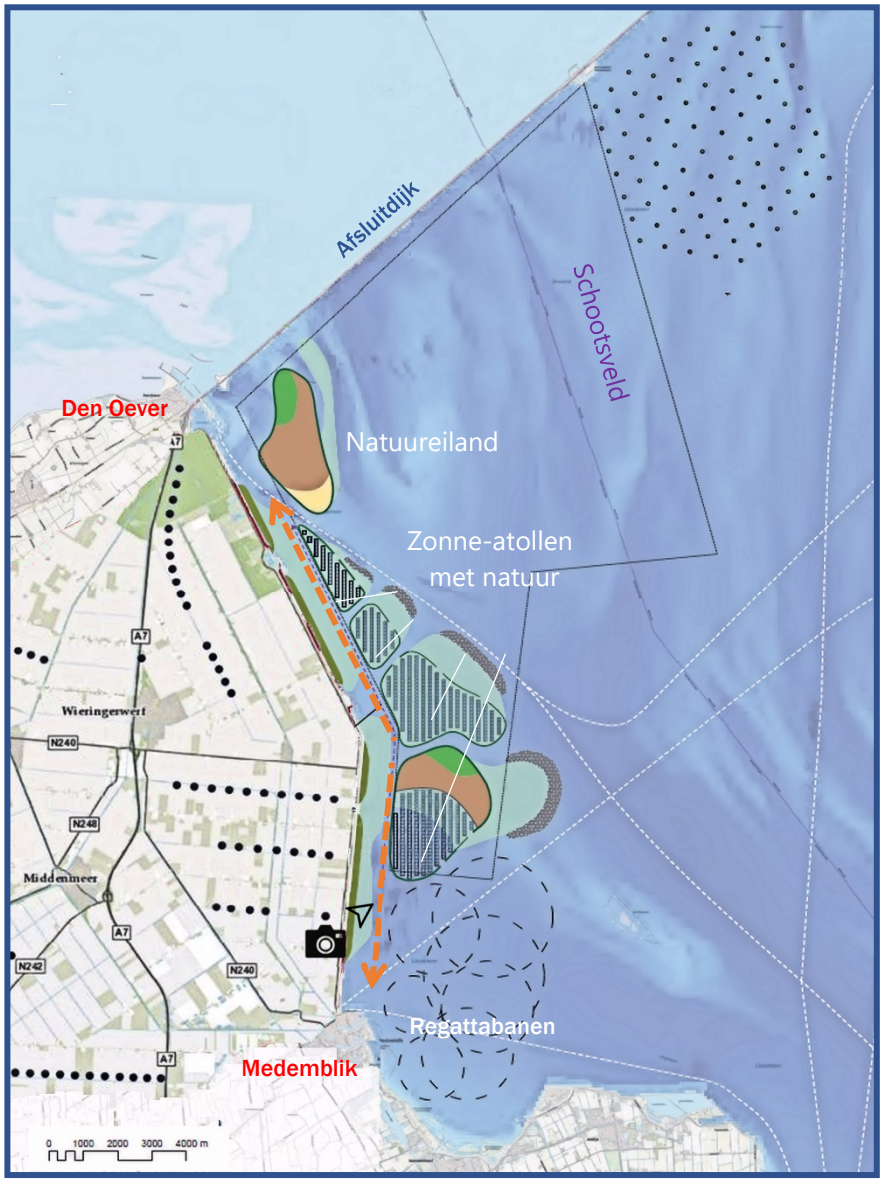
Effect zonnepanelen op het onderwater leven

Een belangrijke vraag is of de (drijvende) zonnepanelen op water het licht wegnemen, waardoor het onderwaterleven en de voedselvoorziening van allerlei dieren, de visstand en de groei van waterplanten vermindert.
In natuurlijke omstandigheden dringt er voldoende licht door tot ca. 3 meter diep water, zodat waterplanten kunnen groeien en waterleven kan ontstaan. Simpel gezegd voorziet het plan erin dat de waterdiepte in de zonne-atollen onder en naast de panelen wordt verondiept, zodat voldoende licht op de bodem blijft vallen.
Daarom wordt maximaal 50% van het wateroppervlak bedekt met zonnepanelen, zodat de hoeveelheid licht ondanks de zonnepanelen voldoende blijft voor een natuurlijke ontwikkeling.

De zonne-atollen staan in open verbinding met het IJsselmeer. Daardoor zullen ze ontdekt worden door vissen als schuil-, paai -en overwinteringsgebied.
Door de beschutting die de atollen bieden zal het water hier helderder worden.

Op de volgende pagina is een realistische impressie gemaakt van de zonne-atollen op het IJsselmeer. Eigenlijk is van de Wieringermeerdijk alleen het deel wat boven water steekt te zien, Dat zijn de riet- en waterplanten als nieuwe natuurlijke oever en in de verte de begroeide randen rondom de zonne-atollen. De zonnepanelen zelf zijn niet te zien.

Het Planconcept

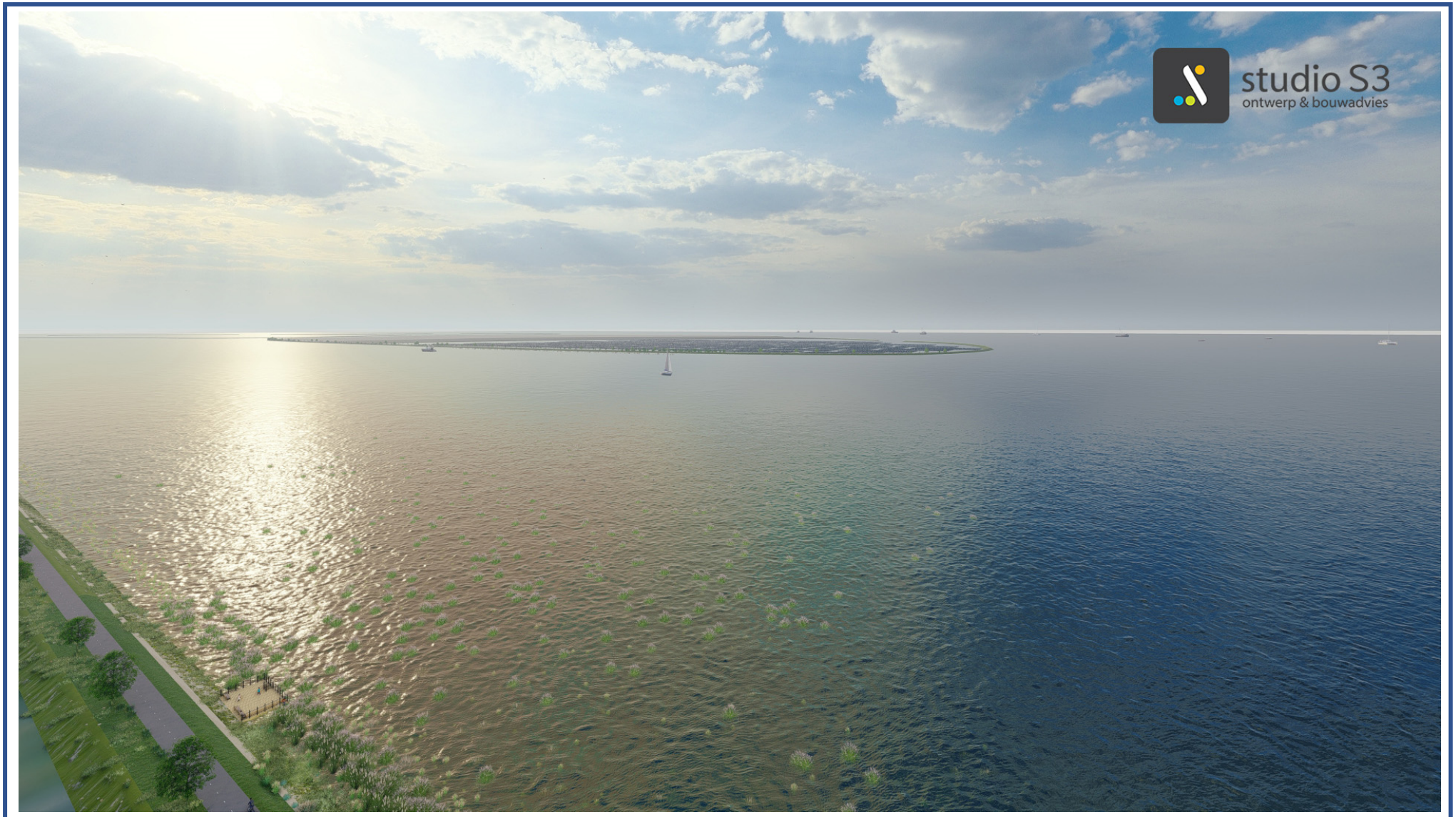


Plek van de impressie



Het uitzicht verandert, maar blijft weids

Fietsend over de vernieuwde Wieringermeerdijk met op de voorgrond de vooroever met waterplanten en de zonne-eilanden op ruim 1 kilometer.



De zonne-eilanden in de verte op ruim 1 kilometer uit de kust

Op dezelfde plek van 60 meter hoogte

De vaargeul langs de eilanden is 200 meter breed en 4,5 meter diep zodat er geen waterplanten zullen groeien

1.5 Project Wieringerhoek (MIRT en PAGW)

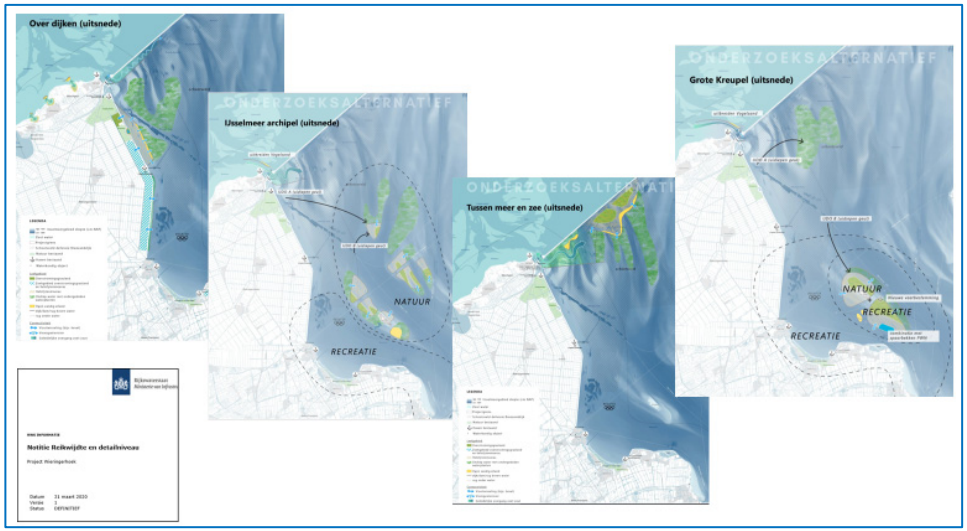
In het kader van de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) wordt op initiatief van het Rijk in hetzelfde gebied ('Wieringerhoek') een verkenning uitgevoerd naar maatregelen om de ecologische kwaliteit te vergroten.
De eerste formele stappen zijn daarin inmiddels gezet. Te weten een Startbeslissing voor een Verkenningsfase in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).
Ingediende zienswijzen zijn door de ministers van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) beantwoord in een 'Nota van Antwoord' [8]. Ook de Commissie voor de milieueffectrapportage (commissie m.e.r.) heeft een advies uitgebracht met aandachtspunten voor het op te stellen milieueffectrapport (MER).
Hoofddoelstelling van het project is het verkennen van de mogelijkheden voor ecologische verbeteringen in en rond het IJsselmeergebied. In een viertal varianten, die hiernaast zijn afgebeeld, zijn daartoe de mogelijkheden beschreven.
Uitdrukkelijk wordt gesteld dat het project Wieringerhoek niet tot doel heeft om duurzame energie te gaan ontwikkelen.[9].
Dat betekent dat het huidige project Wieringerhoek niet voorziet in de integrale benadering zoals die in de Agenda IJsselmeergebied 2050, Commissie m.e.r., Provincie Noord-Holland en door diverse studies wordt geadviseerd.

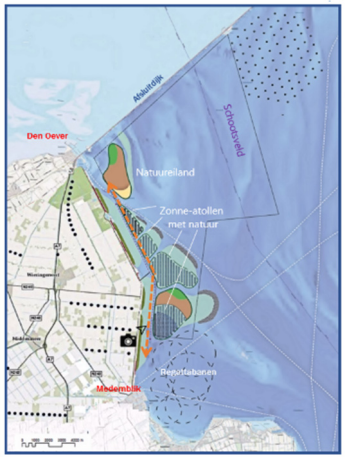
Tenslotte gaat het Project Wieringerhoek voorbij aan het kabinetsstandpunt[10] dat voorziet in het actief beschikbaar stellen van Rijks(waterstaats)grond voor het opwekken van duurzame energie.

De Provincie Noord-Holland, de Gemeenten Medemblik en Hollands Kroon hebben inmiddels een dringend appel gedaan op de ministers van EZK, IenW en LNV om het doel van het project uit te breiden met energieopwekking en de vijfde variant (Plan DuurzaamLeefbaar+onderzoek Delatares), als volwaardig alternatief naast de vier andere varianten te beoordelen in het milieueffectrapport (MER).

.

Vier varianten voor de Wieringerhoek die beoordeeld worden in het MER-rapport
In geen enkele is energieopwekking voorzien





Vijfde variant voor het Project Wieringerhoek

[8] Nota van Antwoord Verkenning Wieringerhoek, aug 2020, Rijkswaterstaat, ministerie IenW
[9] Nota van Antwoord Verkenning Wieringerhoek, aug 2020, pagina 16

[10] Brief aan Tweede Kamer, 'Programma's voor de opwek van duurzame energie op Rijksareaal, 30 oktober 2020, nr. DGKE-WO/20268071

1.6 Watersportrecreatie

Veel watersportorganisaties maken zich zorgen dat door de energieopwekking en natuurprojecten in het IJsselmeer de watersport wordt belemmerd. Gevreesd wordt dat 10 tot 25% van het bevaarbaar open water verdwijnt.
Bij de ruimtelijke inpassing van de zonne-eilanden is rekening gehouden met zowel het beroepsvaarwater als het vaarwater voor de watersport.
Zowel de zonne-eilanden als de omliggende natuur liggen buiten het vaarwater en veelal op ondieptes waarop zowel beroepsmatig als recreatief niet kan worden gevaren.
Er is een trend gaande waarbij steeds meer kleinere (motor-)boten en sloepen een groter deel van de pleziervaart wordt. Tussen de zonne-eilanden en de vooroever wordt een beschutte 200 meter brede vaargeul aangelegd van tenminste 4,5 meter diep, zodat waterplanten er niet zullen groeien. De rode streepjeslijn op de kaart op pagina 24. Bij de verdere uitwerking kan worden onderzocht of er aanleg-mogelijkheden en ankerplekken kunnen worden aangelegd.
Ook is te zien dat de Regattabanen van de zeilsport buiten het gebied vallen waar de eilanden zijn gepland.

1.7 Beheer

Doordat in het IJsselmeer een onnatuurlijk peilbeheer wordt toegepast, is beheer van de eilanden nodig om de gewenste natuurwaarden te ontwikkelen en in stand te houden. Worden de ruim 200 ha randen van de zonne-atollen niet onderhouden, dan zullen ze in korte tijd volledig zijn begroeid met wilgen en daardoor hun bijdrage aan het ecosysteem grotendeels verliezen.
Vandaar dat in de gebiedsexploitatie is voorzien in een substantieel bedrag aan beheerkosten. Niet voor 10 jaar maar structureel.

1.8 Bevloeiing agrarische grond

Vanuit het IJsselmeer wordt de landbouwgrond van de Wieringermeer bevloeid. Dat gebeurt door een uitgebreid net van hevels.
In het plan wordt die voorziening behouden.
De hevelleidingen worden door de 800 meter brede vooroevers verlengd tot in de diepe vaargeul van 4,5 meter.
Daardoor zal dit systeem goed kunnen functioneren.
Ook andere technische opties zullen worden onderzocht in overleg met de agrariërs.



De hevels

In het planconcept is voor de zonne-atollen geen agrarische grond nodig aan de andere zijde van de Noordijkerweg. De ontsluiting van de boerenbedrijven en het land wordt niet in dit planconcept betrokken.

Wel is het gewenst dat de 80 meter brede strook op de 'dijk' kan worden aangekocht en wordt heringericht met de aanleg van een fietspad en andere recreatieve functies. Samen met de dijkgaten, ontstaan er kansen voor een toeristische route langs de 11 kilometer lange Wieringermeerdijk tot in het Robbenoordbos. Ook de oude haven 'De Zeug' wordt daarbij betrokken.

1.9 Natura 2000

Het IJsselmeer is voor verschillende habitattypen en habitat- en vogelrichtlijnsoorten aangewezen als Natura 2000 gebied. Op hoofdlijnen gaat het om ondergedoken waterplanten van kranswier en fonteinkruiden soorten, ruigten en zomen, verschillende broedvogelsoorten en een uitgebreide lijst van in totaal 30 niet-broedvogel soorten. Het planconcept realiseert grote oppervlaktes en oevermilieus, waarop naar verwachting kranswieren, fonteinkruiden en ruigten en zomen van onder andere moerasspirea en harig wilgenroosje gaan groeien. Momenteel bestaat de Wieringerhoek en omgeving uit open water, met een uniforme diepteverdeling en dito waterbodem. Het creëren van luw gelegen ondieptes en oeverzones heeft een duidelijk positief effect op de meeste habitattypen waarvoor het IJsselmeer (habitatsrichtlijn) is aangewezen.

Voor wat betreft de niet broedvogels zal door de aanleg van een groot oppervlak land-water overgangen hun voedselbron flink toenemen. Daar zullen kleine zwaan, bergeend, krakeend, wintertaling, wilde eend, pijlstaart, slobeend, tafeleend en meerkoet van profiteren. Ook de macrofauna gemeenschap tussen de waterplanten zal toenemen en meer gevarieerd worden. Naast tafeleend en meerkoet zal dit ook gunstig uitpakken voor kuifeend en brilduiker.

Voor visetende vogels geldt dat het plan positieve effecten heeft, omdat de verwachting is dat in de zonne-atollen veel meer jonge vis wordt geproduceerd die het IJsselmeer intrekt.
Het areaal aan mosselen dat door de aanleg van de zonne-atollen verloren gaat wordt gecompenseerd in een gebied waar al veel mosselen aanwezig zijn.

Het onderzoek Deltares trekt dus een positieve conclusie ten aanzien van de Natura 2000 doelstellingen.

1.10 Technische Uitleg

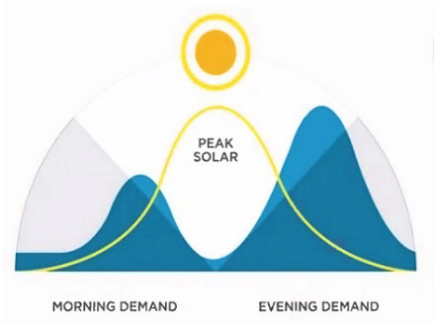
De zonne-atollen

Met zand uit het IJsselmeer wordt een 50 meter brede wal gemaakt. Die steekt ongeveer 1 meter boven het zomerpeil uit. Die ligt dus altijd droog.
In die wal zitten voldoende openingen, zodat het IJsselmeerwater in en uit kan stromen. Vissen kunnen er dus ook in en uit zonder een vistrap.
Op de zandige wal kunnen vogels foerageren en door de begroeiing kunnen ze ook schuilen. Daar komen dus geen zonnepanelen op. Bij elkaar komt er 200 ha aan wal.
Het water in de atollen wordt ondieper gemaakt. In de luwte van de atollen wordt met zand ondiepe zones aangelegd, zodat ook daar ondergedoken waterplanten kunnen groeien.

Aan de kant van de beschutte vaargeul wordt afslag van de zandwal voorkomen door een houten palen constructie zoals al eeuwen lang wordt gedaan.
In de atollen wordt met zand of ander materiaal uit het IJsselmeer de waterdiepte met een profiellijn (gradiënt) ondieper gemaakt, zodat waterplanten er kunnen groeien.
Al met al is er ongeveer 100.000.000 m³ zand en ander materiaal nodig.

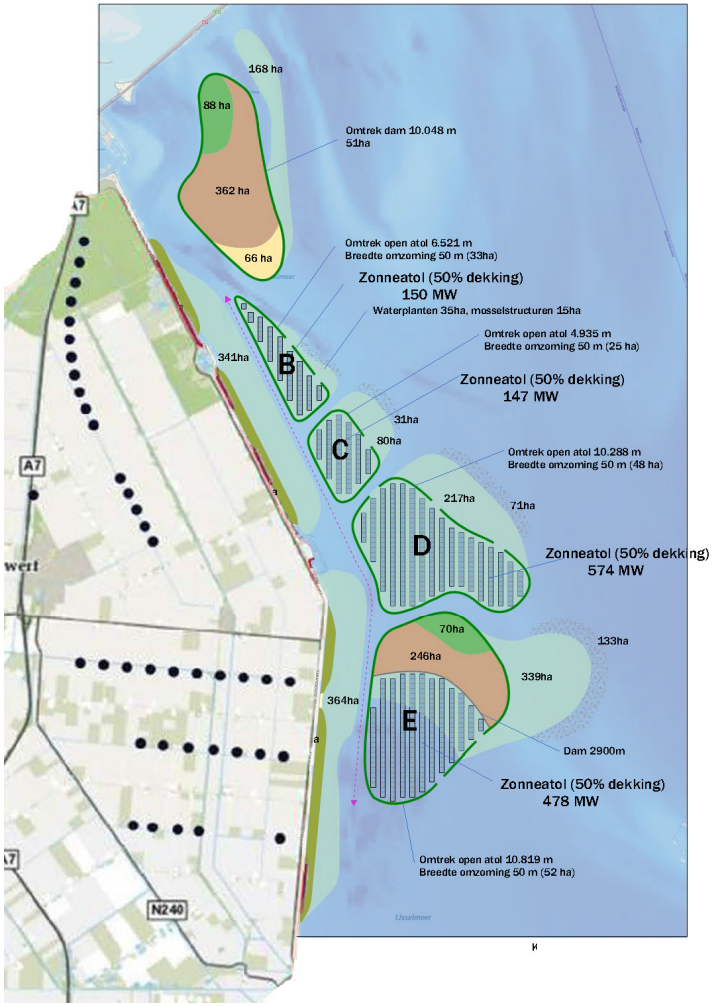
De zonnepanelen

Niet meer dan 50% van het wateroppervlak wordt met zonnepanelen bedekt.
Omdat het water in de atollen ondiep is zullen de zonnepanelen zelf op palen staan. Met deze geringe waterdiepten is dat kosten efficiënt ten opzicht van drijvende constructies.
De oriëntatie van de zonnepanelen is oost-west en niet noord-zuid. Daarmee leveren ze de hoogste energie op het moment dat de vraag het grootst is, namelijk 's morgens en in de namiddag/avond (de blauwe momenten in het plaatje). Dat maakt nogal wat uit voor de piekbelasting.



Uitgegaan wordt van bi-facale, volledige glaspanelen, die voldoen aan de hoogste brandveiligheidsklasse.

Opgesteld vermogen zonnepanelen (B+C+D+E) : 1349 MW

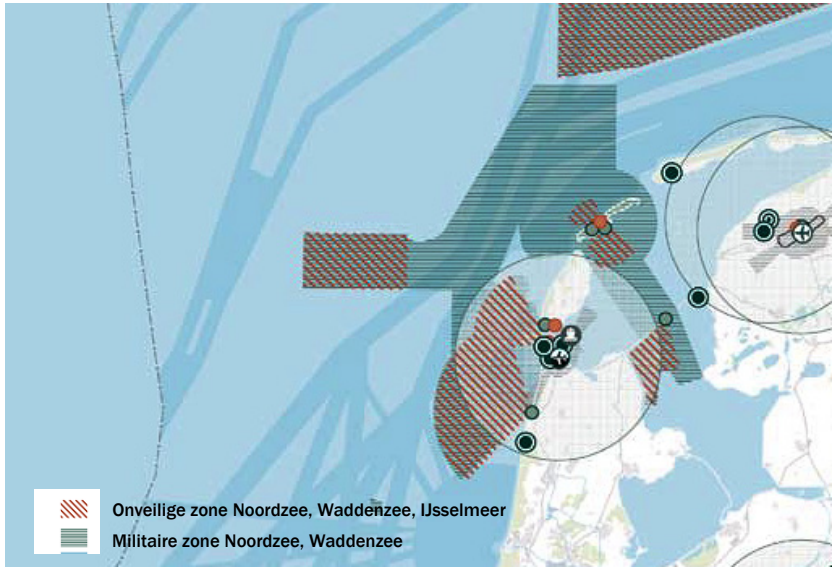


1.11 Militair gebruik

In Nederland liggen diverse miulitaire. Een belangrijk terrein 'Breezanddijk' ligt midden op de Afsluitdijk. Daar wordt munitie getest over langere afstand.
Het standpunt van Defensie is dat er geen eilanden of dammen in het schootsveld en onveilige zone mogen liggen. Tijdens de oefeningen mogen er geen personen aanwezig zijn in de onveilige zone. Buiten de oefendagen wel.
Het bezwaar van defensie:

1. Ten eerste beperkt een eiland het zicht op het achterliggende water en kan de veiligheid bij het schieten niet gewaarborgd worden.
2. De dracht van de munitie zal worden beperkt van 22 km naar 15 km.
3. Door de ecologische verbetering kan schietactiviteit van Defensie in een Natura 2000 gebied ter discussie komen.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)[11] zijn beleid en uitgangspunten geformuleerd. Het kaartbeeld voorziet het navolgende:



De zonne-atollen en het natuureiland liggen aan de rand van het onveilige gebied.

Met een planologische kernbeslissing uit 2004 is het juridische beleid geformuleerd.

De juridisch vergunde ruimte die in het verleden aan Defensie is verstrekt betreft 80 schietdagen per jaar. Overigens toen voorzien van een kleiner veiligheidsgebied en kortere range. Het militaire Breezanddijk ligt ingeklemd tussen twee Natura 2000 gebieden: De Waddenzee en het IJsselmeer.
Het gemiddeld aantal werkelijke schietdagen bedraagt 23 per jaar. Dit feitelijk gebruik is voor de Natuurbeschermingswet relevant.



Een ballistische test in 2018

Gezien het grote belang van de Energietransitie zal op nationaal niveau in overleg worden getreden met Defensie om de veiligheidszone iets te verkleinen zodat de zonne-atollen erbuiten liggen.
Zones met ondergedoken waterplanten en mosselstructuren mogen wel in de onveilige zone liggen.

Het is in het kader van de actualisatie van de Natura 2000 beheerplannen ook een belang van Defensie dat bij deze actualisatie het gebruik van het testterrein Breezanddijk (in aangepaste vorm) kan worden gecontinueerd.

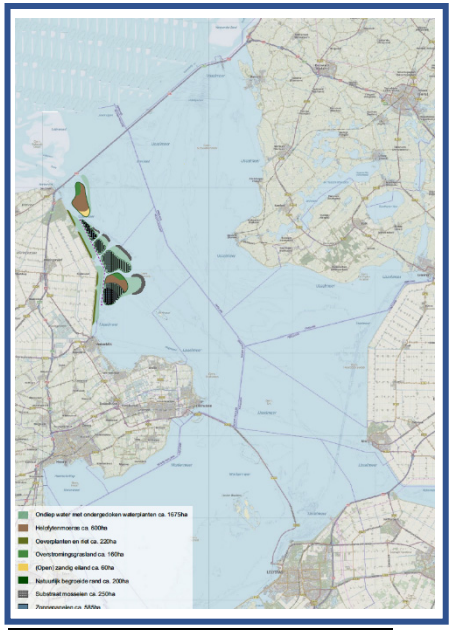
[12] Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), maart 2012, pagina 58

2. Ruimtegebruik en Schaalgrootte

Het plan van de zonne-eilanden en natuur in de 'Wieringerhoek' omvat in totaal ca. 4.500 ha aan oppervlak. Dit oppervlak is nodig om zowel voldoende habitats te kunnen realiseren als een substantiële bijdrage te leveren aan de energietransitie.

Als gewenste opgave aan ondieptes voor het gehele IJsselmeer is een oppervlak van 5.500 – 11.000 ha aangegeven in de Pre-verkenning IJsselmeergebied.[12]
Met de 4.500 ha natuur in combinatie met zonne-energie waarin dit plan voorziet, wordt een substantiële bijdrage geleverd aan de gestelde opgave uit de Pre-Verkenning IJsselmeergebied.
Op de schaal van het gehele IJsselmeergebied is dit ruim 3,5%. Het ruimtebeslag van het plan ten opzichte van het totale IJsselmeer is hieronder afgebeeld.

Door deze schaalgrootte is het mogelijk, met behoud van de ruimtelijke kwaliteit en het weidse uitzicht over het IJsselmeer, met 4.500 ha aan natuur- en ecologische maatregelen een substantiële bijdrage te leveren aan de PAGW doelen en tegelijkertijd circa 1,6 TWh aan duurzame energie op te wekken.



Het Plan op het schaalniveau van het IJsselmeer

[12] Ministeries I&W en LNV, Preverkenning IJsselmeergebied, 1 december 2017, pagina 20

3. Waterberging

Het IJsselmeer vervult een belangrijke rol in de zoetwaterberging.
Dat is in de zomer van 2018 wel gebleken.

Met het nieuwe Peilbesluit IJsselmeergebied staat het er nu beter voor dan in 2018. Door het flexibele zomerpeil mag het water variëren tussen NAP -0,10m en NAP -0,30m en indien noodzakelijk tot NAP -0,4m.

Daardoor ontstaat een buffer, die in principe tot 2050 voorziet in de huidige waterbehoefte van de regio die tijdens een periode van droogte afhankelijk is van IJsselmeerwater. In 2018 ging het flexibele peilbeheer pas tijdens de droge periode in.

Toen in 2018 de lange periode van droogte optrad, waren de meren nog niet maximaal gevuld.
Dat zal nu minder snel overkomen: het hoofdwatersysteem van het IJsselmeergebied heeft aan robuustheid gewonnen.

Bergingsverlies

De aanleg van de vier zonne-atollen en het natuureiland veroorzaken een bergingsverlies van 0,9% van het IJsselmeer.[13]
Doordat de zonne-eilanden allen in openverbinding staan met het IJsselmeer, speelt dit met name voor een klein deel (0,2%) bij de 200 hectare randen van de zonne-atollen.

Het deel van het natuureiland (helofyten, zand en overstromingsgrasland) dat boven het streefpeil ligt, veroorzaakt het overgrote deel van het bergingsverlies. In principe kunnen voorzieningen worden getroffen voor een bergingsfunctie, maar de kans is groot dat vanwege het natuurlijke peil dat binnen deze compartimenten van het natuureiland wordt nagestreefd, het peil hier al hoog is op het moment dat de wateroverschotten voorkomen.

[13] Onderzoek Deltares, Bijlage B, pag. 41

4. Monitoring, 'Learning by Doing'

Het planconcept met de zonne-eilanden is een nieuw concept dat nog nergens in de praktijk is toegepast. Monitorgegevens ontbreken dan uiteraard.

Tijdens het bouwen van de Marker Wadden is veel kennis verzameld over het bouwen met zand, klei en slib. Ook over de ontwikkeling van het ecosysteem hoe de atollen en ondieptes bijdragen aan de uitbreiding van de natuurlijke diversiteit en het vergroten van het voedselaanbod en de voedselkwaliteit voor vogels en vissen.

Kennis is ook aanwezig van maatregelen elders dat bij ondieptes en luwte in het IJsselmeer waterplanten zullen gaan groeien. Indien het sediment in de atollen sporen en zaden bevatten zullen er op korte termijn na de aanleg waterplanten komen. Gebeurt dat niet dan kan dit worden aangebracht in de toplaag.
Het zo gecreëerde habitat binnen een atol is daarmee aantrekkelijk als schuilplek voor jonge en overwinterende vis.

Ook over de aanleg van de natuurlijke oever langs de Wieringermeerdijk van ongeveer 1 kilometer breed met een diepe vaargeul vertoont gelijkenis met het noordelijk deel van het Veluwemeer. De aangelegde ondieptes daar zijn volledig begroeid met waterplanten en trekken elke winter tienduizenden watervogels die foerageren op de planten, vissen of ongewervelde dieren. Concentraties foeragerende en rustende vogels, die nu aanwezig zijn in de luwte van de Wieringermeerdijk, worden ook verwacht in de luwte aan de oostzijde van de atollen. Niet bij alle Natura 2000 vogelsoorten is bij voorbaat duidelijk of ze op het aanbod aan habitat en voedsel zullen reageren.

Er is onder andere met de aanleg en monitoring van de Marker Wadden, maar ook van ervaringen elders, voldoende kennis vergaard om er vanuit te gaan dat de aanleg van de zonne-atollen, de natuurlijke oever langs de Wieringermeerdijk en het natuureiland een positief effect zal hebben op het ecosysteem.

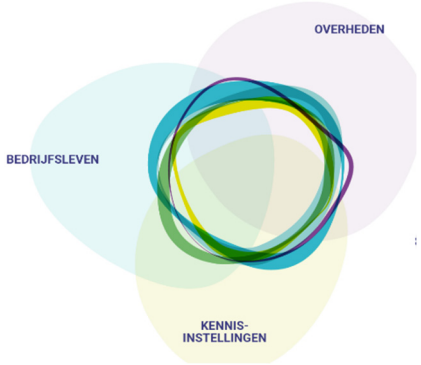
Hoe dat zich precies ontwikkelt zal in de praktijk blijken.

Vragen zijn er nog te beantwoorden over:

1. Hoe ontwikkelen de habitats zich in de zonne-atollen naast en onder de panelen over de jaren?
2. Technisch zijn er vragen over de stabiliteit van de atollen, hoe bescherm je ze tegen afslag anders dan met stortstenen?
3. Hoe richt je de randen van de atollen in?
4. Hoe moeten de compartimenten en aanleg van het helofytenmoeras en overstromingsgrasland plaatsvinden?
5. Welk peilregime is daarvoor optimaal?
6. Welke habitats ontstaan er daadwerkelijk met een 50% bedekkingspercentage van de zonnepanelen?
7. Welke zonnepanelen zijn het meest efficiënt?
8. Wat is de levensduur van een zonnepark binnen de atollen?

Ongetwijfeld zijn er nog meer vragen te beantwoorden.

Het vergaren van praktijkgegevens met het experimenteren van verschillende oplossingen over een langere periode is cruciaal.
Voorgesteld wordt onder de vlag van het Nationaal Kennis- en Innovatieprogramma Water en Klimaat (NKWK) een kennis en innovatie-traject en monitoring traject te starten voor het planconcept van de atollen.
Het principe ervan is dat er een samenwerking ontstaat tussen de overheden, het bedrijfsleven en de kenniscentra.
Daartoe worden specifieke, langjarige programma's opgesteld. Die programma's maken deel uit van de aanleg en beheerfase van het project.
Voorbeelden zijn het monitorprogramma van de zandmotor en de aanleg van de Marker Wadden.
Belangrijk daarbij is dat er ruimte wordt gecreëerd om dat over een lange periode te doen (10 – 20 jaar) en dat er bij de aanleg van het project vanuit onderzoek verschillende oplossingen worden uitgetest.



Het voorstel is om het gehele project aan te leggen op basis van de best denkbare kennis en ervaring en gedurende de eerste economische levensduur van het project van 30 jaar kennis te vergaren. Tussentijdse bijsturing en veranderingen zijn daarbij niet uitgesloten als de monitorresultaten daarom vragen. Dit monitor-programma maakt deel uit van de aanbesteding van het project.

5. De Business-case

Van het plan is een business-case gemaakt. Niet alleen van de aanleg van de zonne-eilanden, maar ook van de maatregelen voor de verbetering van de waterkwaliteit, natuurontwikkeling, gebiedsfonds voor de kustontwikkeling en beheerkosten.
Alle investeringen dus in het gebied van de 'Wieringerhoek'.
Ook is nagegaan wat de benodigde private investering voor de opwekking van zonne-energie is, inclusief het daarbij behorende marktconforme rendement.
Tenslotte zijn ook de kosten van de aanleg van de netaansluiting door Tennet verkend.
In een vertrouwelijke business-case is aangegeven hoe deze kosten kunnen worden gefinancierd.

Kostenraming Planconcept

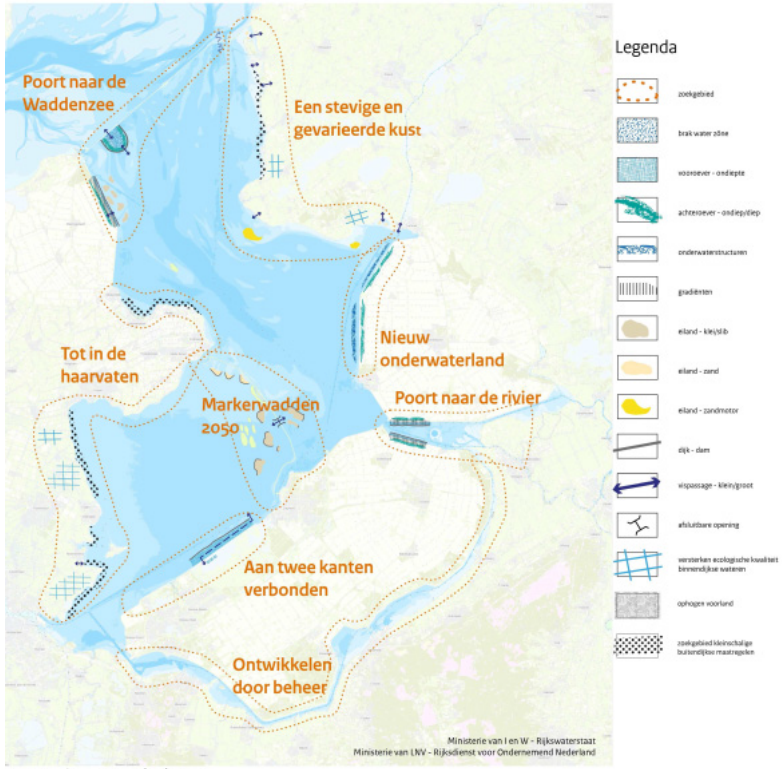
Voor het plan is een kostenraming gemaakt van de aanleg van de zonne-eilanden, de natuurontwikkeling en de kustontwikkeling, inclusief bijkomende kosten, structureel beheer, omgevingsfonds, risicoreservering en btw.
Het gehele gebiedsplan Wieringerhoek vergt een investering van ca. €500 mln. (±25% onzekerheidsmarge, prijspeil 2020).

Beschikbare Publieke middelen

Door het Rijk is een ruwe schatting (+/- 50% onzekerheidsmarge) van de aanlegkosten van de natuurontwikkeling in de 'Wieringerhoek' gedaan in de pre-verkenning IJsselmeergebied.[14]

Voor fase 1 is een bedrag van €50 mln. geraamd en voor fase 2 een bedrag van €200 mln. Samen €250 mln, met overigens alleen beheerkosten voor 10 jaar.
Alleen voor fase 1 is €50 mln. in de PAGW middelen van het ministerie van I&W gereserveerd.
In de pre-verkenning is een maatregelenkaart afgebeeld met een indicatie van de maatregelen van de eerste fase van het project Wieringerhoek ('achteroevers en archipel') en als tweede fase de resterende 'archipel'. Opvallend is het schetsen van eilanden op dezelfde plaats als het planconcept met de zonne-eilanden.

Door de ministeries van I&W en L&V wordt erkend dat de werkelijke kosten van de vier varianten die door het Rijk zijn verkend enkele honderden miljoenen hoger zijn en dat om een co - financiering wordt gevraagd.



Figuur 10 Maatregelenkaart

Dat het beperkte rijksbudget een belangrijke rol speelt blijkt uit de nota van antwoord van augustus 2020 waarin wordt vermeld dat de voorkeursvariant voor het project Wieringerhoek in de MER-procedure wordt vastgesteld voor fase 1 gezien het beperkte budget van €50 mln.

Het planconcept met de zonne-eilanden voorziet in een sluitende financiering van het gehele project – met een beperkte bijdrage uit het PAGW budget -en de pachtopbrengst van de energie-opwekking als drager.

[14] Ministeries I&W en LNV, Preverkenning IJsselmeergebied, 1 december 2017, pagina 49

Opbrengsten

De aanleg van het plan vindt plaats op rijksgrond. De pachtopbrengst van het gebruik van ca. 1350 ha wateroppervlak van de gronden die nodig zijn voor de aanleg van de zonne-energie zullen met een aanbesteding door het RVB/Rijkswaterstaat op de markt worden gezet.
Uiteraard zal de hoogte van de pacht met een aanbesteding plaatsvinden, zodat de hoogte van de pachtvergoeding 'marktconform' wordt vastgesteld.

Financiering

De gehele gebiedsontwikkeling van de 'Wieringerhoek' – verbetering van de waterkwaliteit, natuurontwikkeling, gebiedsfonds voor de kustontwikkeling en beheerkosten - kan worden gefinancierd uit een marktconforme pachtopbrengst + de huidige €50 mln. die in het MIRT door de minister van I&W is gereserveerd.
De zg. Middelenafspraak 2014 met het ministerie van Financiën vormt de grondslag hiervoor. Daarin is namelijk afgesproken dat de pachtopbrengst van energieopwekking op rijksgrond, die door het Rijks Vastgoed Bedrijf (R.V.B.) namens Rijkswaterstaat wordt ontvangen, toekomt aan het ministerie van I&W en daarbinnen aan Rijkswaterstaat.
De pachtopbrengsten die worden gegenereerd door de opwekking van zonne-energie zijn de drager van de financiering van het gehele project.

Subsidieloze aanleg van de zonnepanelen in de atollen

Aangezien de aanbesteding na 2025 plaatsvindt, zal conform het Klimaatakkoord het realiseren van de zonnepanelen in de atollen subsidieloos zijn. De SDE+ subsidieregeling blijft tot en met 2025 beschikbaar voor hernieuwbare elektriciteitsopties. Indien nodig kunnen na 2025 alternatieve instrumenten, niet zijnde subsidie, worden overwogen om investeringszekerheid op kosteneffectieve wijze te borgen. Het rijksbudget van €50 mln. van het PAGW project is enkele honderden miljoenen te laag voor de uitvoering ervan. Door de PAGW doelen te integreren met energieopwekking door zonne-atollen kunnen alle ecologische doelen worden uitgevoerd met dit beperkte budget. Tegelijk wordt een substantiële bijdrage aan de energietransitie gerealiseerd.

Private investeringen

Ook voor de noodzakelijke private investering is een business-case gemaakt. Hierin zijn substantiële middelen opgenomen voor een gebiedsontwikkelingsfonds en beheerkosten. De business-case is gebaseerd op het model dat bij toetsing van subsidieaanvragen voor zonneparken op rijksgrond wordt gebruikt. De pachtovereenkomsten worden voor 30 jaar aangegaan. De technische levensduur van de aangelegde infrastructuur en netaansluiting bedraagt met adequaat onderhoud 60 jaar. Er zal dus 2 keer een aanbesteding plaatsvinden, zodat een totale pachtopbrengst beschikbaar komt over 60 jaar. Uiteraard is het private rendement in deze business-case gevoelig voor financieringsrente, het kostenniveau en de hoogte van de PAGW bijdrage van het ministerie van IenW.

Publieke versus private aanpak

Vanaf het moment van vaststelling van de voorkeursvariant – voorzien in het eerste kwartaal van 2021 – dient er een keuze te worden gemaakt over de wijze waarin het project wordt uitgevoerd en wat de rol van de overheid en marktpartijen is.

In principe zijn er een drietal mogelijkheden, te weten:

1. Door het Rijk (ministerie van IenW/Rijkswaterstaat, EZK, LNV) wordt het gehele project Wieringerhoek – natuur, ecologie, zonne-atollen en zonnepanelen en gebiedsontwikkeling in eigen hand uitgewerkt en uitgevoerd doormiddel van een publieksrechtelijke aanbesteding, waarbij het Rijk het 'zandige' deels financiert en deels voorfinanciert.
De panelen worden ook door het Rijk voorgefinancierd.

Alle verantwoordelijkheid, risico's en processtappen liggen bij de overheid.

Bij een aanbesteding wordt het Rijk eigenaar van de zonne-atollen en van de panelen. Dit laatste is onwenselijk, tenzij het Rijk ook zelf de stroom verbruikt, omdat het Rijk anders energieleverancier wordt en dat mag niet vanwege de Energiewet.
Derhalve zal het parallel of vlak na realisatie de zonnepanelen, via een openbare verkoop gekoppeld aan een gronduitgifte, door het RVB naar de markt moeten worden gebracht.

Dit kan via het programma OER in opdracht van EZK. Via de openbare verkoop krijgt het Rijk de voorinvestering van de panelen terug. Via de pachtopbrengsten via de gronduitgifte krijgt het Rijk zijn voorfinanciering terug voor het zandige deel.

2. Door het Rijk (ministerie van IenW/Rijkswaterstaat) wordt alleen het 'zandige deel' (natuur, waterkwaliteit en zonne-atollen) uitgewerkt en uitgevoerd. De natuur, ecologie en atollen worden publieksrechtelijk aanbesteed. Het rijk financiert deels dit zandig deel en financiert het voor een ander deel voor. Het Rijk financiert niks (voor) op gebied van de energieopwekking zelf.
Rijkswaterstaat/Rijks Vastgoed Bedrijf (RVB) en Rijksdienst voor ondernemend Nederland (RVO) organiseren in opdracht van EZK een marktconforme, openbare en transpartante gronduitgifte, waarbij de partij die de hoogste pachtopbrengst biedt de grond mag exploiteren.

De exploitant kan vervolgens op eigen kosten de zonnevelden op de grond realiseren en exploiteren.

Deze gronduitgifte loopt via het programma Opwek Energie Rijksgrond (OER) van het ministerie van EZK en kan parallel of vlak na de realisatie van het zandige deel plaatsvinden.
Via de pachtopbrengsten via de gronduitgifte krijgt het Rijk zijn voorfinanciering terug voor het zandige deel.

3. Met als doel van het project, natuur, waterkwaliteit en energieopwekking, wordt de verkenningsfase van het project Wieringerhoek door de ministers van IenW en LNV doorlopen.
Indien de 5de variant daarin als Voorkeursalternatief (VKA) naar voren komt, wordt het MIRT spoor na de verkenningenfase beëindigd.

De verkenningenfase wordt naast het Projectbesluit afgesloten met een samenwerkingsovereenkomst tussen de ministers van IenW, LNV en EZK met de Provincie Noord-Holland en de gemeenten Medemblik en Holland Kroon. In die overeenkomst worden afspraken gemaakt over de wijze van samenwerken, de te bereiken doelen en de onderlinge verantwoordelijkheden.

Door het Rijks Vastgoed Bedrijf (RVB), RVO en Rijkswaterstaat in opdracht van EZK (opdrachtgever van het Programma Opwek van Energie op Rijksvastgoed (OER)) wordt met een gronduitgifte en daarbij behorende specificaties, de integrale gebiedsontwikkeling in Publiek Private Samenwerking (P.P.S.) gerealiseerd. De lokale partijen, Provincie Noord-Holland en de gemeenten Medemblik en Hollands Kroon, nemen deel aan deze samenwerking en zijn verantwoordelijk voor de lokale procedures en vergunningverlening en het maatschappelijk overleg

Het ministerie van EZK fungeert na de gronduitgifte als opdrachtgever voor dit project binnen de Rijks Coördinatie Regeling (RCR).
Het gehele verdere project wordt door de winnende private partij verder voorbereid, uitgewerkt en gerealiseerd. De PAGW bijdrage van het ministerie van IenW wordt als een 'lumpsum' beschikbaar gesteld.

In deze variant financiert de markt zowel het zandige deel als de panelen.
Het Rijk financiert, behalve de lumpsum, niks (voor).

De marktpartij die voldoet aan de specificaties, de hoogste pachtprijs biedt en de laagste rijksbijdrage verlangt, wint de gronduitgifte.
De pachtprijs zal in dit geval veel lager uitvallen, dan in variant 1 en 2, omdat het Rijk niet zijn voorfinanciering hoeft terug te verdienen via de pacht (de markt financiert immers alles voor).
Daarbij garandeert de minister van EZK de tijdige beschikbaarheid van een netwerkaansluiting.

Optie 1 is geen reële optie (''rijk wordt deels ondernemer'')

Optie 2 is een mogelijkheid met een scheiding tussen het zandige deel en het energiedeel.

Optie 3 heeft de voorkeur, omdat deze zowel tot de volledige realisatie van de natuur -en waterdoelstellingen leidt als de energieopwekking, zonder dat het Rijk moet (voor) financieren, behalve het verstrekken van de lumpsum voor de PAGW doelen.

De RijksCoordinatieRegeling (RCR) wordt toegepast voor het stroomlijnen van de procedures, maar de provincie en gemeenten dragen zorg voor de juridische procedures, vergunningverlening en maatschappelijk overleg.

6. MER Procedure

Voor het project Wieringerhoek hebben de ministers van IenW en LNV een startbeslissing genomen en een verkenning gestart naar de mogelijkheden om te kunnen voorzien in de PAGW doelen. Een MER-procedure maakt daar deel van uit.
In deze procedure hebben beide ministers naast de rol van bevoegd gezag ook de rol van initiatiefnemer. Dat is wettelijk mogelijk.
Het vereist wel een objectieve houding om de schijn van vooroordelen te vermijden.

De richtlijnen waaraan een MER-procedure moet voldoen zijn geregeld in de Wet milieubeheer (Wm). Wettelijk is het ontwikkelen van alternatieven een cruciale stap in dit proces. In feite wordt daarmee al de speelruimte voor het uiteindelijke besluit bepaald: wat niet in de MER is onderzocht, kan ook niet in het besluit worden opgenomen. In artikel 7 van de Wm staat dat in het MER de 'redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven moeten worden beschreven'.

Het kabinet heeft uitgesproken dat een structurele inzet van Rijksgronden en -wateren noodzakelijk is om een substantiële bijdrage te leveren aan de energietransitie.
Ook in de Agenda IJsselmeergebied is deze doelstelling al eerder geformuleerd: "Het IJsselmeergebied wil een significante bijdrage leveren aan de komende energietransitie van Nederland." [15]

Nota van Antwoord, augustus 2020 [16]

Ondanks deze ambitie is op pagina 15 en 16 van de Nota van Antwoord geformuleerd dat "het project Wieringerhoek niet tot doel heeft om duurzame energie te gaan ontwikkelen". Verwezen wordt naar het RES-proces. Verder is opgenomen dat "het Deltares onderzoek wordt gekoppeld aan deze MIRT verkenning als een initiatief van derden en wordt meegenomen in het MER".

Op pagina 153 staat onder kopje 4.1 Nieuwe alternatieven of maatregelen: "Maatregelen of alternatieven die duidelijk buiten de scope van het project of buiten de scope van de beslissingsbevoegdheid van het bevoegd gezag IenW en LNV liggen worden niet meegenomen".
Verder staat op diezelfde pagina 153 : "Een mee-koppelkans is een project in hetzelfde gebied wat gekoppeld zou kunnen worden aan het project, omdat dit voor ieder voordelen van samenwerken of samen plannen maken op kan leveren". Lastig is dat de plannen voor het mee te koppelen project wel in enige concreetheid moeten zijn uitgewerkt om te kunnen gelden als mee-koppelkans.

Door de Raad van State zijn diverse relevante uitspraken gedaan met als kern:
Een voorkeursvariant in een MER kan worden samengesteld uit elementen van varianten die in een milieueffectrapport zijn onderzocht, als deze voldoet aan de doelstellingen van het project.
De doelstellingen van een project bepalen de selectie van alternatieven, alhoewel daar ook andere belangen bij mogen worden betrokken.
Bij de keuze van een voorkeursvariant mogen volgens de Raad van State kosten een rol spelen.

Aanpassing doelstelling/scope van het project Wieringerhoek

Energieopwekking maakt geen deel uit van de 4 varianten die in de notitie Reikwijdte & Detailniveau zijn beschreven en ook niet als doel van het project.
Dat is in tegenspraak met de ambitie die door alle partijen in de Agenda IJsselmeergebied is uitgesproken om in het IJsselmeergebied een significante bijdrage te leveren aan de energietransitie met behoud van de kernkwaliteiten van het gebied.

De vijfde variant (planconcept 'DuurzaamLeefbaar +onderzoek Deltares') voldoet, zo blijkt uit het onderzoek Deltares, aan de doelstellingen die geformuleerd zijn voor natuur- en waterkwaliteit. Ook de ruimtelijke kernkwaliteiten van het gebied worden versterkt. Conform de criteria van de Wet Milieubeheer is het een volwaardig en zelfstandig alternatief dat onderzocht moet worden in het MER.

Inmiddels is het uitdrukkelijke verzoek gedaan door het college van GS van de Provincie Noord-Holland en de colleges van de gemeenten Medemblik en Hollands Kroon om naast de 4 aangedragen varianten zonder energieopwekking een vijfde variant als zelfstandig alternatief en variant te beoordelen. En, gelet op de beleidsuitspraken over energieopwekking in het IJsselmeer, de scope (is doelstelling van het project) te wijzigen.
Alleen op deze wijze is verzekerd dat er sprake is van een integrale en objectieve beoordeling waarbij de vijfde variant volwaardig wordt onderzocht in het MER en wordt meegewogen.



[15] Agenda IJsselmeergebied 2050, mei 2018, ministerie IenW, pagina 28

[16] Nota van Antwoord Verkenning Wieringerhoek, aug 2020, Rijkswaterstaat, ministerie van I en W

7. Planning en Realiseringstermijn

De centrale vraag is of het planconcept van de zonne-eilanden de mogelijkheid biedt voor realisatie overeenkomstig de planning die voorzien is voor de PAGW doelstellingen (natuur – en waterkwaliteit).

De huidig bekende planning van het Project Wieringerhoek ziet er als volgt uit:

	Verkenningsfase MIRT
2020	Opstellen milieueffectrapport Wieringerhoek
Eind 2020	vaststellen ontwerp voorkeursbeslissing
Begin 2021	zienswijzen indienen over ontwerpvoorkeursbeslissing + milieueffectrapport
Eind 2021	vaststellen ontwerpvoorkeursbesluit
Begin 2022	zienswijzen indienen over ontwerpprojectbesluit
Najaar 2022	vaststellen projectbesluit fase 1
Eind 2022	beroep instellen projectbesluit fase 1
	Plan uitwerkingsfase Fase 1
2023-2025	Beslissing voorbereiden die de realisatie van het voorgenomen project juridisch en financieel mogelijk moet maken (Projectbeslissing)
Vanaf 2025	Realisatiefase Fase 1 (zonder energieopwekking)

Toelichting
Relevant is de informatie in de Nota van Antwoord dat "Voor de Wieringerhoek al bekend is dat het project in twee fasen wordt uitgevoerd". De voorkeursbeslissing zal door het beperkte beschikbare budget bestaan uit fase 1, tenzij er andere financieringsbronnen zijn door mee-koppelkansen. [17]

De hierboven gepresenteerde planning voorziet dus niet in de realisatie van alle noodzakelijk natuur- en waterkwaliteitsdoelen, maar om budgettaire redenen in een (gering) deel ervan, tenzij er co-financiering mogelijk is.
Gering, omdat het beschikbare budget slechts 20% is van de begrote kosten.

Relevant is de vraag of met het realiseren van de variant met de zonne-atollen deze planning ook tot de mogelijkheden behoort?

Indien er gekozen wordt voor een PPS-werkwijze (optie 3 zoals beschreven op pagina 31) ontstaat er een andere procesgang en planning.

	Verkenningsfase MIRT
2020	Opstellen milieueffectrapport Wieringerhoek
	Indicatie Tennet/Qirion naar netwerkaansluiting/cablepooling
Eind 2020	vaststellen ontwerp voorkeursbeslissing
Begin 2021	Planconcept opnemen in OER programma EZK
	Onderzoek Tennet/Qirion naar netwerkaansluiting/cable-pooling
Begin 2021	zienswijzen indienen over ontwerpvoorkeursbeslissing + milieueffectrapport
Eind 2021	vaststellen ontwerpvoorkeursbesluit +samenwerkingsovereenkomst
Begin 2022	zienswijzen indienen over ontwerpprojectbesluit
Najaar 2022	Projectbesluit +samenwerkingsovereenkomst + netwerkaansluiting
Eind 2022	beroep instellen projectbesluit
	Aanbesteding gebiedsontwikkeling Natuur, Water, Zand en Zonne-energie
2023-2025	Voorbereiden van de realisatie van het voorgenomen project juridisch en financieel mogelijk moet maken (Projectbeslissing) met toepassing van de RCR-regeling en de Crisis-en Herstelwet
2025-2032	Realisatiefase integraal project inclusief aansluitingen door Tennet

Uiteraard is deze planning in deze fase globaal en nog voorzien van onzekerheden.
Belangrijk is dat er na een indicatieve verkenning van Tennet er in principe mogelijkheden zijn voor een net aansluiting in de periode 2025-2030.
Uitvoering van dit plan is alleen denkbaar als er maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak voor is bij zowel Rijk, Provincie, Gemeenten, maatschappelijke organisaties en bewoners.

[17] Nota van Antwoord Verkenning Wieringerhoek, pag 5, aug 2020, Rijkswaterstaat, ministerie van I en W

8. Netwerkaansluiting

Tennet heeft met netwerkberekeningen hun eerste indicatieve bevindingen aangegeven van de aansluitmogelijkheden van de zonne - atollen. Daarbij zijn alleen de aansluitmogelijkheden op het 150KV-net in Noord-Holland Noord beschouwd. Daarnaast is als uitgangspunt gekozen – naast de zonne-atollen – voor alleen ontwikkelingen t.a.v. Zon op dak (obv van de RES NHN en prognoses Liander) te betrekken. Andere ontwikkelingen t.a.v. de RES Noord-Holland Noord (NHN) zijn buiten beschouwing gelaten en zijn niet meegenomen in de netberekeningen (dus geen andere ontwikkelingen t.a.v. Zonneparken en Wind op Land).
Deze analyse leidt tot een inschatting dat drie van de vier zonne-atollen in de periode 2025-2030 kunnen worden aangesloten op het bestaande 150 KV-netwerk NHN.
Ze worden dan – verdeeld over meerdere 150KV-stations in Noord-Holland – aangesloten zoals op onderstaand kaartje is afgebeeld.



TenneT

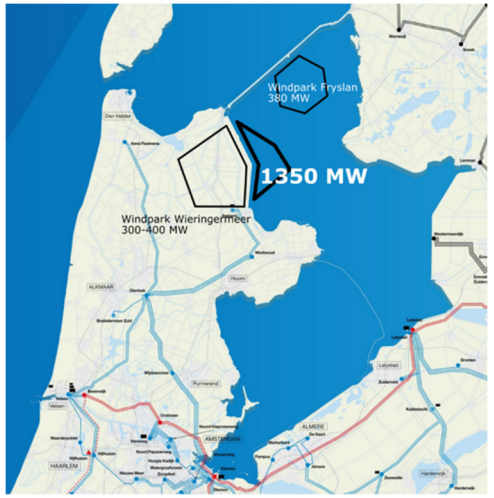
Het vierde zonne-atol met een opgesteld vermogen van 500MW kan in principe ook in de periode 2025-2030 worden aangesloten op het bestaande 150 KV netwerk, maar dan wel op een afstand van 40-60 km: de stations Diemen of Oostzaan. Daarvoor dient wel over deze lange afstand een kabel met tracé te worden ontworpen. Mogelijk kan dat via een kabel in het IJssel – en Markermeer.
Door Tennet zal in een volgende fase nader onderzoek moeten worden gedaan.
Een uitbreiding van het 380KV net naar Noord-Holland noord is in studie, waardoor het gehele opgestelde vermogen is aan te sluiten, maar zal gezien de benodigde procedures zeker niet voor 2030 operationeel zijn.

Cablepooling

Door ingenieursburo Qirion is een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden van het aansluiten van een of meerdere zonne-atollen op de bestaande windparken.

De zonne-atollen kunnen mogelijk nu al gebruik maken van het bestaande hoogspanningsnet van windparken.

Als het én hard waait én de zon schijnt volop, moeten de zonne-panelen afgeregeld worden, zodat het hoogspanningsnet niet overbelast raakt.
Naar schatting komt dat in dit geval 100 uur per jaar voor waarbij 5% van de opgewekte energie afgeregeld moet worden.



Qirion

Daadwerkelijke uitwerking en toepasbaarheid in deze situatie moet onderzocht worden.
Een indicatieve schatting van de realisatietermijnen, publieke netkosten en opgewekte energie voor deze situatie moet nog uitgevoerd worden.

Uit beide verkenningen blijkt opnieuw dat het netwerk in Noord-Holland (Noord) qua capaciteit niet toegerust is voor de energietransitie opgave.

Colofon

Duurzaam Leefbaar, ‘buitendijkse zonne-eilanden’ is een initiatief van Kor Buitendijk.

De ecologische en natura 2000 conclusies zijn ontleend aan het ónderzoek Delates/Waardenburg,
‘’Zonne-atollen geven ruimte aan natuur en duurzame-energie – een verkenning’’.
Deltares, Sacha de Rijk en Ruurd Noordhuis
Bureau Waardenburg, Bas van den Boogaard en Ineke Röell

De netwerkanalyse Tennet, Philip van Noort, Peter Kwakman, Bart van Hulst
Analyse cable-pooling Qirion, Maarten van Blijderveen

De foto-impressies zijn gemaakt door studio S3, Heerhugowaard, Martijn Vreeker

© kor buitendijk, alle rechten voorbehouden 2020

Kon pagina 1 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 2 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 3 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 4 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 5 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 6 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 7 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 8 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 9 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 10 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 11 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 12 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 13 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 14 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 15 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 16 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 17 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 18 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 19 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 20 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 21 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 22 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 23 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 24 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 25 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 26 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 27 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 28 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 29 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 30 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 31 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 32 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 33 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 34 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 35 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 36 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 37 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 38 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 39 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 40 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 41 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 42 uit document 11206083-002-ZWS-0004- Zonne-atollen.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4945
Extern Zaak ID	1520317
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	25
Omschrijving	Zeehavens: Uitvoeringsregeling subsidie Duurzame Zeehavens 2020 (C-agenda M&B 30-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	30 november 2020

Toelichting

GS hebben besloten een extra duurzaamheidsimpuls te geven aan de zeehavens van Noord-Holland te weten: het Noordzeekanaalgebied en Den Helder. Hiervoor stellen zij een Uitvoeringsregeling subsidie duurzame zeehavens Noord-Holland 2020 open met een totaal budget van € 4.245.105,-. De regeling loopt tot 23 december 2021 of zoveel eerder als het budget is uitgeput.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

mw. J.C.M. van der Pluijm

BEL/REE

Telefoonnummer +31235143696

pluijmj@noord-holland.nl

Verzenddatum

18 NOV. 2020

Kenmerk

1520317/1520322

Uw kenmerk

Betreft: Uitvoeringsregeling Duurzame Zeehavens

Geachte leden,

Graag informeren wij u over ons besluit van 17 november 2020 om de Uitvoeringsregeling (UVR) subsidie Duurzame Zeehavens open te stellen met een subsidieplafond van € 4.245.105.

Aanleiding

In het coalitieakkoord 2019-2023 "Duurzaam Doorpakken" is de ambitie opgenomen verduurzaming van bedrijventerreinen te stimuleren. In 2017 hebben wij besloten om het resterende budget van de Uitvoeringsregeling Duurzame Zeehavens uit 2016 in te zetten voor steun aan projecten in de haven-industriële complexen van het Noordzeekanaalgebied en Den Helder die uitvoeringsgereed zijn.

Terugblik op de UVR 2016

Op 2 februari 2015 hebben uw staten besloten om € 4.740.000 op te nemen in de bestemmingsreserve Investeringsimpuls Duurzame Zeehavens. Wij hebben vervolgens besloten deze te besteden via een uitvoeringsregeling (5-1-2016) op basis van een tender.

De doelen uit de Uitvoeringsregeling Duurzame Zeehavens 2016 waren:

1. De verbetering van de luchtkwaliteit
2. Het intensiveren van het ruimtegebruik
3. Het stimuleren van de circulaire economie.

De uitvoeringsregeling was bedoeld om maatregelen te (co-) financieren of te versnellen die een aantoonbare bijdrage leveren aan genoemde doelen door middel van het beschikbaar stellen van subsidie.

In totaal is er ca € 3.300.000 besteed aan twaalf projecten binnen de drie doelstellingen van de uitvoeringsregeling. De aanvragers hebben zelf € 14.500.000 geïnvesteerd in deze projecten.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Wij hebben op 7 maart 2017 besloten om het resterende budget uit de bestemmingsreserve in te zetten voor steun aan projecten in een volgende regeling. Op 14 maart 2017 zijn uw staten over de resultaten van de regeling geïnformeerd (brief 879689/879720) .

Lessons learned:
Bij de regeling van 2016 is gekozen om budgetten per doel beschikbaar te stellen. Elk doel had een eigen subsidieplafond. Gebleken is dat deze werkwijze er toe heeft geleid dat sommige doelen overtekend werden, terwijl andere een onderbesteding vertoonden. Dit heeft tot gevolg gehad dat niet het volledige budget is gebruikt.

In 2016 is er voor gekozen voor de UVR een tender uit te schrijven. Deze is opengesteld op 13 april 2016. De aanvragen voor de subsidie moesten in de periode van 1 augustus tot en met 15 september 2016 ingediend worden. De tijd voor het indienen is door de aanvragers als te kort ervaren om onderbouwde kansrijke projecten te formuleren.

Voor de beoordeling van de aanvragen waren toetsingscriteria opgenomen in de regeling. Na 15 september is de beoordeling gestart. De subsidies zijn nog in 2016 beschikt.

Uitvoeringsregeling duurzame zeehaven 2020:

Naast het resterende budget van € 1.401.863 van de Uitvoeringsregeling Duurzame Zeehavens 2016, hebben wij bij besluit van 12 november 2019 besloten om een bedrag van € 2.843.242 aan de voorgenomen nieuwe Uitvoeringsregeling Duurzame Zeehavens 2020 toe te voegen, zodat het totale budget nu € 4.245.105 bedraagt.

Van de eerste beschikbaarstelling van het budget in 2017 hebben we feedback van de havengemeenschap/aanvragers gehad, hetgeen ons heeft doen overwegen om nu geen tender uit te schrijven, een langere periode voor het indienen van aanvragen aan te houden en te ontschotten.

Voor de nieuwe Uitvoeringsregeling hebben wij gekozen:
- Om geen onderscheidenlijke plafonds voor de doelen in te stellen, met uitzondering van maatregelen die bijdragen aan de transitie van binnenvaartschepen naar duurzame energiebronnen, met een subsidieplafond van 1 miljoen.
- Drie categorieën maatregelen te hanteren:
  a. Maatregelen die bijdragen aan de vermindering van uitstoot van Stikstof en CO2;
  b. Fysieke maatregelen aan de haveninfrastructuur welke leiden tot de vermindering van het beslag van bestaande functies op de milieuruimte, waardoor het gebruik van deze milieuruimte van het bedrijf aantoonbaar kleiner wordt en milieuruimte beschikbaar komt voor nieuwe economische activiteiten;
  c. maatregelen die bijdragen aan de transitie van binnenvaartschepen naar duurzame energiebronnen hetgeen aansluit bij verzoek tot toetreden tot de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens;

- Uit te gaan van het "molenaarsprincipe": wie het eerst komt, wie het eerst maalt.

In de bijlage treft u de Uitvoeringsregeling aan.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage

Uitvoeringsregeling Duurzame Zeehavens 2020

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van [datum] 2020 , kenmerk 1520317/1520321, tot vaststelling van de Uitvoeringsregeling subsidie duurzame zeehavens Noord-Holland 2020

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 2 van de Algemene subsidieverordening Noord-Holland 2011;

Overwegende dat Gedeputeerde Staten in het kader van rechtvaardiging van de staatssteun, de volgende steunmaatregelen van toepassing achten:

- Artikel 56ter uit de Verordening (EU) Nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard (PbEU, L187) (Algemene groepsvrijstellingsverordening;

- Verordening (EG) Nr. 1407/2013 van de Commissie van 18 december 2013 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de-minimissteun (PbEU, L 352) (De-minimisverordening);

Overwegende dat het gewenst is de Noord-Hollandse zeehavens te verduurzamen door het stimuleren van activiteiten die een bijdrage leveren aan de reductie van uitstoot van NO_x en CO_2 en het intensiveren van ruimtegebruik door onder andere verbeteren van de haveninfrastructuur;

Besluiten vast te stellen:

Uitvoeringsregeling subsidie duurzame zeehavens Noord-Holland 2020

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

a. Algemene groepsvrijstellingsverordening: Verordening (EU) Nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard (PbEU, L187);
b. binnenvaartschepen: schepen die uitsluitend of hoofdzakelijk varen op binnenwateren of op wateren binnen of nauw grenzend aan beschutte wateren;
c. De-minimisverordening: Verordening (EU) Nr. 1407/2013 van de Commissie van 18 december 2013 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de-minimissteun (PbEU, L 352);

d. duurzame energiebronnen: energiebronnen die het milieu in de zeehavens of het vervoer over binnenwateren van en naar de zeehavens minder belasten dan conventionele energiebronnen, bijvoorbeeld elektriciteit, (bio)LNG, CNG en waterstof;
e. intensiveren van ruimtegebruik: een betere benutting van de bestaande fysieke of milieuruimte op bestaande bedrijventerreinen;
f. Noord-Hollandse zeehavens: de gebieden die behoren tot de havenindustriële complexen in het Noordzeekanaalgebied en Den Helder, zoals aangegeven op de kaart in bijlage 1;
g. vermindering van emissies: de vermindering van emissies van NO_x en CO_2.

Artikel 2

Subsidie wordt verstrekt aan ondernemingen en publiekrechtelijke rechtspersonen.

Artikel 3

1. Subsidie kan worden verstrekt voor de volgende activiteiten:

a. fysieke maatregelen in de Noord-Hollandse zeehavens die bijdragen aan de vermindering van emissies, waaronder in ieder geval wordt verstaan:

- realisatie van een vulpunt voor duurzame energiebronnen ten behoeve van havengerelateerd transport;
- realisatie van een walstroomvoorziening;
- elektrificeren of overschakelen op het gebruik van duurzame energiebronnen voor mobiele werktuigen;
- overschakelen op het gebruik van duurzame energiebronnen voor zeevaartschepen of vrachtverkeer;
- de besparing van de hoeveelheid wegverkeer door verplaatsing naar vervoer over water.

b. fysieke maatregelen in de Noord-Hollandse zeehavens die bijdragen aan de vermindering van emissies door het overschakelen op het gebruik van duurzame energiebronnen voor binnenvaartschepen.

c. fysieke maatregelen in de Noord-Hollandse zeehavens met betrekking tot het intensiveren van ruimtegebruik, waaronder wordt verstaan de vermindering van het beslag van bestaande functies op de milieuruimte, waardoor het gebruik van de geluidsruimte of de externe veiligheidscontour van het bedrijf aantoonbaar kleiner wordt en milieuruimte beschikbaar komt voor nieuwe economische activiteiten.

d. haalbaarheidsonderzoeken naar de maatregelen, bedoeld in onderdeel c, voor zover het haalbaarheidsonderzoek wordt ondersteund door tenminste twee ondernemers en de intentie aanwezig is dat positieve onderzoeksresultaten zullen leiden tot concrete initiatieven.

2. Subsidie wordt niet verstrekt voor de volgende activiteiten:

a. een activiteit die dient om te voldoen aan de geldende wettelijke (Europese) normen op het gebied van de vermindering van emissies of de wettelijke normen die binnen een jaar na ontvangst van de aanvraag om subsidie in werking treden;
b. een activiteit die dient om te voldoen aan de geldende wettelijke normen op het gebied van geluid of externe veiligheid of de wettelijke normen die binnen een jaar na ontvangst van de aanvraag om subsidie in werking treden.

Artikel 4

Een aanvraag om subsidie bevat tenminste:
a. een begroting van de kosten van de activiteit;
b. een financieringsplan van de kosten van de activiteit, waarin tevens is aangegeven welke andere subsidies of financieringsvormen voor de activiteit zijn verleend, aangevraagd of worden aangevraagd;
c. een plan van aanpak inclusief een planning van de uitvoering van de activiteit;
d. een inhoudelijke beschrijving van de activiteit, waaruit blijkt hoe de activiteit een bijdrage levert aan het realiseren van de fysieke maatregelen, genoemd in artikel 3, inclusief een analyse van de uitvoeringsrisico's.

Artikel 5

1. Een aanvraag om subsidie is tijdig ingediend indien de aanvraag uiterlijk op 23 december 2021, voor 17:00 uur, is ontvangen.
2. Een aanvraag die buiten de in het eerste lid genoemde periode wordt ontvangen, wordt geweigerd.
3. Gedeputeerde Staten beslissen binnen 13 weken na ontvangst van de aanvraag om subsidie.

Artikel 6

1. Het subsidieplafond voor de activiteiten, genoemd in artikel 3, eerste lid, onderdeel a, c en d, bedraagt € 3.245.105-.
2. Het subsidieplafond voor de activiteiten, genoemd in artikel 3, eerste lid, onderdeel b, bedraagt € 1.000.000,-.

Artikel 7

1. Aanvragen om subsidie worden behandeld op volgorde van ontvangst.
2. Wanneer een aanvrager op grond van artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht de gelegenheid heeft gehad de aanvraag aan te vullen, geldt als datum van ontvangst van de aanvraag, de datum waarop de aanvraag is aangevuld.
3. Indien meerdere aanvragen op dezelfde dag worden ontvangen en door honorering van deze aanvragen het subsidieplafond wordt overschreden, wordt de aanvraag met de laagste projectkosten als eerste in behandeling genomen.

4. Indien toepassing van het vorige lid er toe leidt dat aanvragen gelijk eindigen, wordt rangschikking van die aanvragen bepaald door loting.

Artikel 8

Subsidie wordt geweigerd indien:
a. de activiteit financieel niet haalbaar is;
b. de uitvoering van de activiteit is gestart voordat de aanvraag is ontvangen;
c. de aanvrager reeds een aanvraag op grond van deze regeling heeft ingediend;
d. voor dezelfde activiteit al op grond van reeds bestaande regelingen door de provincie Noord-Holland subsidie is verstrekt;
e. de aanvrager een onderneming is die in moeilijkheden verkeert als bedoeld in paragraaf 2.2 van de Communautaire richtsnoeren inzake reddings -en herstructureringssteun aan niet-financiële ondernemingen in moeilijkheden (PbEU, 2014/C 249/01);
f. tegen de aanvrager een terugvorderingsbevel is gegeven omdat eerdere steun onrechtmatig en onverenigbaar is verklaard met de interne markt.

Artikel 9

1. Subsidie wordt verstrekt voor noodzakelijke, rechtstreeks aan de activiteit toe te rekenen kosten.
2. Subsidie wordt niet verstrekt voor:
a. onderzoekskosten, met uitzondering van de onderzoekskosten, genoemd in artikel 3, eerste lid, onderdeel d.
b. kosten van bijeenkomsten;
c. kosten van communicatiematerialen;
d. apparaatskosten van de aanvrager;
e. kosten van onderhoud.

Artikel 10

1. De subsidie bedraagt:
a. voor fysieke maatregelen, genoemd in artikel 3, eerste lid, onderdeel a, b en d, 50% van de subsidiabele kosten tot maximaal € 200.000,- en wordt verstrekt onder de De-minimisverordening;
b. voor fysieke vervoergerelateerde maatregelen aan de haveninfrastructuur, genoemd in artikel 3, eerste lid, onderdeel c, tot 50% van de subsidiabele kosten tot maximaal € 500.000,- en wordt verstrekt onder de Algemene groepsvrijstellingsverordening.
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 Algemene groepsvrijstellingsverordening of

de De-minimisverordening verstrekt mag worden.
3. Gedeputeerde Staten verstrekken geen subsidies van minder dan € 5.000,-.
4. Bij subsidies van minder dan € 10.000,- wordt volstaan met subsidievaststelling zonder voorafgaande subsidieverlening.
5. Indien de subsidieontvanger voor dezelfde activiteit bijdragen of subsidie van derden ontvangt, wordt de subsidie zodanig berekend dat het totale bedrag niet meer bedraagt dan 100% van de kosten.

Artikel 11

Aan de subsidieontvanger worden in ieder geval de volgende verplichtingen opgelegd:
a. jaarlijks wordt een voortgangsrapportage ingediend, waarbij specifiek wordt ingegaan op de tijdens de uitvoering van de activiteit ontwikkelde kennis;
b. de uitvoering van de activiteiten waarvoor subsidie is verstrekt start binnen twaalf maanden na verlening van de subsidie;
c. de ontvanger van subsidie is verplicht de activiteiten waarvoor de subsidie is verleend binnen drie jaar na de dagtekening van de beschikking tot verlening van de subsidie te voltooien.

Artikel 12

1. Een aanvraag tot vaststelling wordt ingediend binnen 13 weken na voltooiing van de activiteit.
2. Indien de subsidieontvanger een gemeente is of een openbaar lichaam dat is ingesteld op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen, wordt de aanvraag tot vaststelling van de subsidie uiterlijk 1 augustus van het jaar volgend op het jaar waarin de activiteit is voltooid, ingediend.
3. Gedeputeerde Staten stellen voor de aanvraag tot vaststelling een formulier beschikbaar op www.noord-holland.nl/Loket/Subsidies.
4. Gedeputeerde Staten beslissen binnen 13 weken na ontvangst van de aanvraag tot vaststelling van de subsidie.

Artikel 13

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin zij is geplaatst.
2. Deze regeling vervalt met ingang van 31 december 2021.
3. Deze regeling wordt aangehaald als: Uitvoeringsregeling subsidie duurzame zeehavens Noord-Holland 2020

Haarlem, datum

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.Th.H van Dijk, voorzitter.
R.M. Bergkamp, provinciesecretaris.

Bijlage 1

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	5021
Extern Zaak ID	1384040
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	26
Omschrijving	Gezondheid: Brief GS aan PS inzake ontwikkeling VTH bij provinciale bedrijven d.d. 17 november 2020 (B-agenda NLG 23-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	30 november 2020

Toelichting

Het college van Gedeputeerde Staten informeert Provinciale Staten voorafgaand iedere vergadering van de commissie Natuur, Landbouw en Gezondheid over de ontwikkelingen op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) bij bedrijven die onder provinciaal bevoegd gezag vallen. Hieronder vallen ook Tata Steel en Harsco Metals.

Provincie Noord-Holland

Bijlage registratienummer 1384040/1525381

Informatievoorziening inzake Tata Steel en Harsco Metals d.d. 17 november 2020

In deze bijlage zijn de stand van zaken en ontwikkelingen opgenomen met betrekking tot het dossier Harsco Metals/Tata Steel en daar direct aan gerelateerde openbare bijeenkomsten, bestuurlijke overleggen, onderzoeken, uitvoerende (VTH-) werkzaamheden en rechtsgangen. Informatie over projecten en initiatieven die (mogelijk) relateren aan het dossier Harsco Metals/Tata Steel, wordt alleen in dit overzicht betrokken wanneer er op maatregelenniveau directe samenhang is. Wijzigingen ten opzichte van de vorige informatievoorziening zijn geel gearceerd.

1. **Openbare bijeenkomsten**	Er waren geen openbare bijeenkomsten in de afgelopen periode.
2. **Bestuurlijke overleggen**	Bestuurlijk Overleg Industrie en Gezondheid IJmond op 21 oktober 2020: Besproken zijn het Programma Tata Steel 2020-2050 en de opvolger van de Visie Luchtkwaliteit van de IJmondgemeenten (vh Visie Gezondheid en Luchtkwaliteit IJmond).
3. **Onderzoek in opdracht van bedrijven**	Geuronderzoek Tata Steel: met behulp van drones wordt getracht de geuremissie binnen de grenzen van Tata Steel scherper in beeld te krijgen.
4. **Onderzoek in opdracht provincie Noord-Holland**	- Gezondheidsonderzoek RIVM: Het volledige onderzoek (cluster A) is gestart. De eerste tussenresultaten worden in het najaar verwacht. Ook is het RIVM begonnen met het nemen van stofmonsters. - Naar aanleiding van klachten over stofoverlast hebben wij het RIVM opdracht gegeven om een extra veegmonster te nemen. Op dit moment is het nog niet mogelijk om conclusies te verbinden aan de uitkomsten. Het RIVM neemt de resultaten van dit

Bijlage registratienummer 1384040/1525381

	onderzoek mee in het uitgebreide gezondheidsonderzoek dat zij momenteel uitvoert. - Onderzoek VTH bij Tata Steel en Harsco (Randstedelijke Rekenkamer in opdracht van PS). - 1 januari 2021, afronding inventarisatie van de uitstoot van (potentieel) Zeer Zorgwekkende Stoffen ((p-)ZZS) door de bedrijven onder provinciaal bevoegd gezag. GS hebben hierover op 26 mei een voortgangsbrief naar Provinciale Staten gestuurd. - De uitvoering van het geuronderzoek (Witteveen en Bos in opdracht van de ODNZKG) is vertraagd (Corona, stakingen en niet juiste weersomstandigheden). Naar verwachting kan dit najaar het onderzoek worden afgerond. Op 12 en 13 augustus 2020 zijn er metingen verricht bij Hoogoven 6. De metingen bij de Kooksfabrieken hebben inmiddels ook plaatsgevonden en worden momenteel beoordeeld.
5. Onderzoeken in opdracht van derden	Er zijn op dit moment geen lopende onderzoeken te melden.
6. Lopende VTH-uitvoering	
Vergunningverlening	- 27 juni 2019, beroep ingesteld door ILenT inzake uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) vergunning Pelletfabriek. De zitting is op 15 oktober 2020. De ILT is niet ontvankelijk

Bijlage registratienummer 1384040/1525381

verklaard in zijn beroep.

- 19 november 2018, beroep ingesteld door ILenT inzake uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) windverhitters. De zitting heeft op 15 oktober 2020 plaatsgevonden en we zijn in afwachting van de uitspraak.

- 18 oktober 2019, aanvraag geluidswal schrootverwerking. Op 3 december 2019 is een vergunning verleend aan Tata Steel voor het verhogen van de wanden bij schrotopslag 3, bedoeld om geluidhinder voor de omgeving te beperken. De geluidswal is door Tata Steel gerealiseerd. Op 16 januari 2020 is bezwaar aangetekend tegen de vergunning voor de bouw van de geluidswal door omwonenden. Er hebben twee (informele) gesprekken onder leiding van de HAC plaatsgevonden. Naast deze gesprekken op 13 mei en 10 juni jl. is er een technisch inhoudelijk overleg gevoerd met de betrokkenen om antwoord te geven op de vragen van bezwaarden. Betrokkenen hebben desalniettemin besloten het bezwaar door te zetten. Deze ligt ter behandeling bij de HAC.

- Tata Steel heeft een proefonderzoek ingediend om bij de zwavelzuurfabriek van KOFA 2 (Kooksfabrieken) de NOx uitstoot op een andere manier te verlagen.

- Op 28 september 2020 heeft de Dorpsraad Wijk aan Zee beroep aangetekend op de Omgevingsvergunning die is afgegeven voor de

Provincie Noord-Holland

Bijlage registratienummer 1384040/1525381

	Wandeloven 25 van Tata Steel.
Toezicht en Handhaving	– De OD NZKG heeft op 10 februari 2020 een nieuwe last onder dwangsom (de derde) aan Harsco Metals opgelegd met betrekking tot onzorgvuldig kiepen van slakken. Deze heeft per verbeuring een hoogte van €30.000. Deze derde last onder dwangsom bestaat uit maximaal 20 verbeuringen. Tot en met 3 september 2020 zijn in totaal 3 verbeuringen geconstateerd. – Het hoger beroep van Harsco Metals van 6 november 2019 tegen de uitspraak van 30 september 2019 met betrekking tot de opgelegde lasten onder dwangsommen in verband met het onzorgvuldig kiepen van slakken is nog in behandeling. – Op 14 januari 2020 is een last onder dwangsom opgelegd aan Tata Steel met betrekking tot het voorkomen van het ontstaan van ‘rauwe kooks’ bij de Kooksfabrieken. Tot en met 3 september 2020 zijn er 11 verbeuringen geconstateerd. Tegen de invordering van de eerste 6 verbeuringen is op 24 september 2020 een zienswijze door Tata Steel ingediend. Op deze zienswijze is door de OD gereageerd. Tata Steel kan hiertegen in bezwaar gaan bij de HAC. Voor de volgende 5 verbeuringen is een invorderingsbeschikking in voorbereiding.

Provincie Noord-Holland

Bijlage registratienummer 1384040/1525381

	– 10 oktober 2019, last onder dwangsom opgelegd aan Harsco Metals in verband met overige stofoverlast ten gevolge van overige handelingen (niet kiepen). Hier is bezwaar tegen ingediend. De HAC heeft op basis van de zitting van 12 maart 2020 het bezwaar ongegrond verklaard. Harsco is in juli 2020 in beroep gegaan tegen deze beslissing. Er is 1 verbeuring geconstateerd op 11 mei. – Op 23 april 2020 is een last onder dwangsom opgelegd aan Tata Steel voor een overtreding Artikel 2.1 Wabo (Oude Averijhaven en het koelen van Roza slakken met water op koelspoor). – Op 26 mei 2020 is een last onder dwangsom opgelegd aan Tata Steel voor het verspreiden van stof uit de kranen op de buitenkade 2 (Buka2). – Op 9 juni 2020 is een last onder dwangsom opgelegd aan Tata Steel inzake stofverspreiding schrootcatering 3. – Op 18 augustus 2020 is een last onder dwangsom opgelegd aan Tata Steel inzake de brandveiligheid van diverse gebouwen op het terrein.
Handhavingsverzoeken	– Handhavingsverzoeken van verschillende bewoners vanaf 24 januari 2020 inzake onder meer geurhinder Kooksfabrieken. De beslistermijn is verlengd omdat er meer

Bijlage registratienummer 1384040/1525381

	onderzoek nodig is om voldoende informatie te verkrijgen voor een afgewogen besluit. Op 5 oktober 2020 is de OD NZKG ingebrekegesteld door het uitblijven van een besluit.

7. Overige

Wob-verzoeken *Zie ook:* *www.odnzkg.nl* ➢ *Actueel* ➢ *Wob-verzoeken* *www.noord-holland.nl* ➢ *Loket* ➢ *Wob-verzoek*	- 21 november 2019: Wob verzoek particulier inzake maatregelen die provincie Noord-Holland heeft genomen wanneer risicovolle bedrijven (o.a. Tata) meer milieugevaarlijke stoffen uitstoten dan is toegestaan, en die vallen onder de provincie Noord-Holland als bevoegd gezag. In gesprek met verzoeker zijn afspraken gemaakt hoe invulling kan worden gegeven aan dit omvangrijke verzoek. Dit Wob verzoek loopt nog en wordt/is per deelbesluit afgehandeld. Wanneer verzoeker heeft aangegeven welke documenten zijn gewenst van Tata kunnen de documenten worden verzameld en zal ook dit onderdeel als deelbesluit worden afgesloten. Dit loopt. - 27 mei 2020, Wob verzoek Stichting IJmondig naar de vergunning en de laatste veiligheidsrapportages en het laatste inspectierapport. Op 12 augustus heeft de Stichting IJmondig een brief gestuurd waarin de provincie in gebreke wordt gesteld voor het niet tijdig reageren. Er is een zienswijze gevraagd aan Tata over het voornemen van de OD NZKG om deze rapporten volledig openbaar te maken. Tata heeft een zienswijze ingediend. Tata en de OD

Bijlage registratienummer 1384040/1525381

NZKG zullen op korte termijn met elkaar in overleg treden om deze zienswijze te bespreken. Daarna volgt besluitvorming over de zienswijze en het Wob-verzoek zelf.

- 2 juni 2020, Wob verzoek van Stichting Schapenduinen, Stichting IJmondig, Stichting Duinbehoud en enkelen particulieren naar afhandeling bepaalde mails, gezondheidsonderzoek RIVM, intrekken mandaat, toezicht en handhaving Tata sinds 2010 en ongevallen en hulpverlening richting Tata. Dit verzoek wordt in afstemming door de provincie en door de OD NZKG afgehandeld. Op 14 augustus 2020 is een ingebrekestelling voor dit Wob verzoek ontvangen. De provincie heeft voor haar gedeelte op 27 augustus 2020 een besluit genomen. Het Wob-verzoek bestaat uit meerdere onderdelen. Het Wob-verzoek is afgehandeld door PNH op een onderdeel na. Dat is het meest omvangrijke onderdeel en betreft duizenden documenten. De OD NZKG zal dat onderdeel in overleg met PNH afhandelen. Vanwege de omvang van het verzoek heeft de OD NZKG een voorstel gedaan aan de indieners van dit Wob-verzoek op welke wijze de gevraagde documenten toegankelijk kunnen worden gemaakt (na toepassing van de regels van de Wob).

- 28 september 2020, Wob verzoek van Stichting Schapenduinen, Stichting IJmondig, Stichting Duinbehoud en enkele particulieren naar alle informatie van de afgelopen 10 jaar naar de

Provincie Noord-Holland

Bijlage registratienummer 1384040/1525381

"inmenging door Tata Steel bij onderzoeken en rapporten over de gezondheid van personen in de omgeving van Tata Steel waar de provincie direct of indirect bij betrokken was". En naar het Kanker Incidentie en prevalentie onderzoek van de GGD van juni 2020. Dit verzoek is én bij de provincie én bij de OD NZKG binnengekomen.

- 15 oktober 2020, Wob verzoek van een journalist inzake rapporten, kostenbatenanalyses en communicatie rond de Pelletfabriek Tata Steel.

- 22 oktober 2020, Wob verzoek van Stichting Schapenduinen, Stichting IJmondig, Stichting Duinbehoud en enkele particulieren naar het onderzoek uitgevoerd door SPPS in opdracht van de ODNZKG en de PNH waarvan het onderzoeksrapport in september 2020 is verschenen over de vergunningen van Tata Steel voor Hoogoven 6 en7, de Sinterfabriek, de Pelletfabriek en de Oxystaalfabriek.

- 23 oktober 2020, Wob verzoek van Stichting Schapenduinen, Stichting IJmondig, Stichting Duinbehoud en enkele particulieren inzake de LOD Tata Steel brandveiligheid.

- 26 oktober 2020, Wob verzoek van de Stichting IJmondig naar de ISO-certificaten van Tata Steel.

Provincie Noord-Holland

Bijlage registratienummer 1384040/1525381

- 2 november 2020, Wob verzoek van Stichting Schapenduinen, Stichting IJmondig, Stichting Duinbehoud en enkele particulieren naar de ISO certificering van Tata Steel.

Kosteneffectiviteitsonderzoek Pelletfabriek	Tata Steel heeft een brief gestuurd over de voortgang van het kosteneffectiviteitsonderzoek voor NOx reductie bij de Pelletfabriek. Het kosteneffectiviteits-onderzoek is ontvangen. De OD NZKG is deze nu aan het bestuderen.
Programma Tata Steel 2020-2050	De provincie en de gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen hebben op 19 mei 2020 het conceptprogramma Tata Steel 2020-2050: *Samenwerken aan een gezondere en veilige IJmond* vastgesteld. In juni hebben verschillende bijeenkomsten plaatsgevonden over het concept programma (met bewoners- en ondernemersorganisaties, met Tata Steel en met PS). In september heeft de bijeenkomst voor de gemeenteraden in de IJmond plaatsgevonden. Ook zijn er verschillende schriftelijke reacties op het conceptprogramma binnen gekomen. De inbreng is momenteel beoordeeld en waar mogelijk meegenomen in het definitieve programma Tata Steel 2020 – 2050. De reacties zijn hier terug te lezen. Het Programma is op 17 november 2020 vastgesteld door GS en de Colleges van B&W.
Overig	- Ingekomen brief Stichting Schapenduinen, Stichting IJmondig e.a. van 31 augustus 2020 met verzoek vergunning Tata Steel op verschillende punten te actualiseren.

Provincie
Noord-Holland

Bijlage registratienummer 1384040/1525381

- Er is op 3 november 2020 een brief naar PS gestuurd om hen te informeren over het voornemen van het OM tot strafrechtelijke vervolging van Tata Steel.

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. Vervaart

BEL/OMB

Telefoonnummer +31235143731

vervaartk@noord-holland.nl

Verzenddatum

19 NOV. 2020

Kenmerk

1384040/1525361

Uw kenmerk

Betreft: Informatievoorziening bij provinciale bedrijven d.d. 17 november 2020

Geachte leden,

In deze brief informeren wij u over de ontwikkelingen tot 17 november 2020 op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) bij bedrijven waar de provincie Noord-Holland bevoegd gezag voor is.

U ontvangt deze informatie volgens afspraak voorafgaand aan iedere vergadering van de commissie Natuur, Landbouw en Gezondheid (NLG).

Tata Steel en Harsco Metals
In de bijlage vindt u de uitgebreide informatievoorziening inzake het dossier Tata Steel en Harsco Metals.

Gasunie Middenmeer
Gasunie Middenmeer comprimeert gas en transporteert het van daaruit verder de gasleidingen in. Recent hebben de gemeente Hollands Kroon en twee bedrijven bezwaar gemaakt tegen een milieuneutrale vergunningswijziging bij Gasunie (zie VTH-brief van september).

De Hoor- en Adviescommissie (HAC) heeft inmiddels aan ons geadviseerd om de bezwaren ongegrond te verklaren. De HAC concludeert dat terecht de procedure van een milieuneutrale wijziging is gevolgd, en dat de ruimere risicocontour het gevolg is van andere rekenregels. Wij hebben dat advies overgenomen en de bezwaarmakers over dat besluit geïnformeerd

Tuindorp Oostzaan
In de VTH-brief van 19 augustus 2020 hebben we u bericht over de geurklachten vanuit de wijk Tuindorp Oostzaan. We hebben in die brief gemeld dat er extra eNoses waren geplaatst om beter te kunnen

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

onderzoeken wat de bron(nen) is van de ervaren geuroverlast. Inmiddels zijn de eerste resultaten in concept beschikbaar. De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zal deze resultaten spoedig publiceren.

Tot slot
Heeft u vragen over de inhoud van deze brief? Dan kunt u deze aan de verantwoordelijk gedeputeerde stellen in de vergadering van de commissie Natuur, Landbouw en Gezondheid van 23 november 2020.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage
- Informatievoorziening Tata Steel en Harsco Metals

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4803
Extern Zaak ID	1514777
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	27
Omschrijving	Gezondheid: Programma Tata Steel 2020 - 2050 Samenwerken aan een gezondere en veilige IJmond (B-agenda NLG 11-01-2021)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

De provincie en de gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen hebben het Programma Tata Steel 2020 – 2050: Samenwerken aan een gezondere en veilige IJmond vastgesteld. Dit programma richt zich op het zoveel mogelijk verminderen van de negatieve effecten van Tata Steel op de gezondheid en veiligheid in de IJmond. Daarnaast stelt de provincie het bijbehorende Uitvoeringsprogramma Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving Tata Steel 2020 – 2022 van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied vast.

Beantwoording reacties op concept programma Tata Steel 2020 – 2050: *Samenwerken aan een gezondere en veilige IJmond* (19 mei 2020)

17 november 2020

Inleiding en verantwoording

Het concept programma Tata Steel 2020 – 2050: *Samenwerken aan een gezondere en veilige IJmond* is op 19 mei 2020 door het college van GS van Noord-Holland en door de colleges van B&W van de drie IJmondgemeenten vastgesteld. Daarna bestond de mogelijkheid de mogelijkheid om een reactie, suggesties en opmerkingen op het concept te geven. Hier zijn verschillende bijeenkomsten voor georganiseerd: Met bewoners- en ondernemersorganisaties en met Tata Steel. Aanvullend was er de mogelijkheid om schriftelijk te reageren.

Hieronder staan de ontvangen reacties (alle ingekomen reacties zijn hier volledig (geanonimiseerd) terug te vinden). De reacties zijn in tabelvorm gegroepeerd op basis van de inhoud van de verschillende reacties. De beantwoording door de colleges van GS en/of B&W staat ook in de tabel.
Het ophalen van reacties, suggesties en opmerkingen op het concept programma Tata Steel had als belangrijkste doel om het programma te verbeteren en aan te vullen. De beantwoording door de colleges van GS en/of B&W gaat daarom vooral in op de reacties die over het concept programma gaan.

Verschillende reacties bevatten daarnaast stellingen en standpunten over Tata Steel of de betrokken overheden in meer algemene zin. In deze beantwoording ligt de nadruk echter op de reacties die gaan over hoe het programma er uit moet komen te zien. Andere stellingen en standpunten kunnen wel besproken worden in bijvoorbeeld het Omgevingsoverleg. Verder bevatten verschillende reacties (gedetailleerde) technische vragen over specifieke onderwerpen. Dergelijke vragen lenen zich beter voor beantwoording in een gesprek of met bijvoorbeeld informatie of een Q&A op de website.

Ontvangen reacties

1. Bijeenkomst met bewoners- en ondernemersorganisaties (17 juni 2020, verslag).
2. Gesprek met omwonenden van Tata Steel (11 juni 2020, verslag).
3. Reactie van de Stichting IJmondig op het concept Programma Tata Steel (6 juni 2020).
4. Reactie Dorpsraad Wijk aan Zee (WaZ) op het concept Programma Tata Steel (1 augustus 2020). Inclusief 4 bijlagen:
   4.1. Reactie per bladzijde
   4.2. Overzicht gezondheidsonderzoeken
   4.3. Scenario's voor Tata Steel en doorrekenen milieukosten
      4.3.1. Aanvullend Dorpsraad WaZ over de gezondheidskosten van luchtverontreiniging (28 juli 2020).

4.4. Verklaring van de Dorpsraad Wijk aan Zee (WaZ) op het rapport over ultrafijnstof van het RIVM (10 juli 2020).
5. Reactie Milieuplatform IJmuiden-Noord op concept Programma Tata Steel (26 juni 2020).
6. Reactie van een individueel persoon (11 juni 2020).
7. Reactie Ban de Brom op concept Programma Tata Steel (31 juli 2020). Inclusief 2 bijlagen:
   7.1. Addendum over piekgeluid
   7.2. Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor Omgevingsgeluid (2018)
8. Reactie Westertuinen-Warande op concept programma Tata Steel (16 juli 2020).
9. Reactie Tata Steel op concept Programma Tata Steel (bijeenkomst 4 juni 2020, verslag). Inclusief 1 bijlage:
   9.1. Sheets presentatie Tata Steel tijdens bijeenkomst 4 juni 2020

Indeling tabel beantwoording reacties op concept programma Tata Steel 2020 - 2050

- **Nr. Hoofdvraag/opmerking:** Dit is het overkoepelende thema of de overkoepelende vraag van een verzameling opmerkingen/reacties/inbreng. Dit overkoepelende vraag of thema is door de colleges afgeleid op basis van de inbreng.
- **Beantwoording:** Beantwoording van de hoofdvraag/opmerking.
- **Indiener:** Organisatie of persoon die de opmerking/reactie/inbreng naar voren heeft gebracht
- **Opmerking/zienswijze/inbreng:** De opmerking/reactie of inbreng van de indiener. In de meeste gevallen is deze letterlijk overgenomen. In sommige gevallen is voor de leesbaarheid gekozen voor een samenvoeging van verschillende teksten uit de reactie van één en dezelfde indiener omdat op verschillende plaatsen in een reactie over hetzelfde onderwerp wordt gesproken “samengevoegd”). In sommige gevallen is voor de leesbaarheid een reactie samengevat in dit overzicht. In dat geval is dit aangegeven (“samengevat”). Teksten of passages uit meegestuurde bijlagen zijn alleen (samengevat) overgenomen voor zo ver dit niet reeds benoemd werd in de bovenliggende hoofdreactie (doorgaans zijn de bijlagen ter verdere toelichting en verduidelijking).
- **Aanpassing in programma:** Heeft de reactie tot een wijziging van het conceptprogramma geleid (ja/nee) en zo nee waarom niet?

Nr. Hoofdvraag/onderwerp ALGEMEEN	Beantwoording	Indiener (nummer indiener)	Opmerking/reactie/inbreng	Aanpassing in programma
1. Meer belangen dan Gezondheid	Doel van het programma Tata Steel is het zoveel mogelijk verminderen van de negatieve effecten van Tata Steel op de gezondheid en veiligheid in de IJmond. Tegelijkertijd is het van belang dat er in de IJmond voldoende werk is. Tata Steel is daarvoor van groot belang. Economisch perspectief, een gezonde leefomgeving, duurzaamheid en innovatie zijn begrippen die niet meer los van elkaar te zien zijn in de Nederlandse industrie en in de IJmond, waar op een steenworp afstand van elkaar gewoond, gerecreëerd en gewerkt wordt. De economie van de toekomst is een schone economie. Wij zien graag een staalindustrie in de IJmond die sterk, toekomstbestendig en houdbaar is. In de IJmond, in Nederland en in de wereld. Hier moet wel wat voor gebeuren. De staalindustrie moet CO_2-neutraal worden. Daarnaast moet de schadelijke uitstoot zoveel mogelijk verminderen. Net als de overlast van geur en geluid. Bovenstaande is in het definitieve programma duidelijker verwoord. Zie blz. 3 en 7).	Ondernemersvereniging IJmond/ bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Tata Steel moet je niet wegdenken. Er zijn veel bedrijven die samenwerken met Tata Steel. We moeten elkaar vinden, en samen een actieprogramma opstellen en werkbaar houden. Gezondheid gaat ons allemaal aan, we moeten kijken naar de continuïteit en de mogelijkheid om programma te realiseren. Als je dit richt op Tata Steel, dan moet je ook kijken naar het hele gebied en waar we voor staan.	Ja
		Zeehaven IJmond/ bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Goede aanpak. Zou willen aanvullen dat het om een discussie om welzijn gaat. Dat moet voorop staan. Maar er is ook welvaart. De economische betekenis van Tata Steel voor de regio is belangrijk. Tata moet blijven.	
		Vondelkwartier/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Tata moet blijven. Als Tata verdwijnt wordt het staal elders in de wereld viezer geproduceerd. Tata moet	

			blijven maar dan wel schoon. Het is frustrerend dat de winst van Tata naar het buitenland gaat en niet hier geïnvesteerd wordt.	
		Tata Steel (9)	• Goed dat er een totaal overzicht is van alles wat er speelt. • Gezondheid in relatie tot economie. • Dialoog is nodig om de dilemma's aan te pakken.	
2. Ambities en (gezondheids)doelen programma niet concreet genoeg.	Zoals de indieners aangeven kan het programma inderdaad concreter. Wij hebben aan het eind van hoofdstuk 4, 5, 6 en 7 het overzicht "Acties en gewenste resultaten" concreter uitgewerkt. Aan het eind van hoofdstuk 8 is een algemeen overzicht opgenomen. "Gezondheidsdoelen" of wat wij bedoelen met "gezondheid en veiligheid" in het kader van het programma Tata Steel is in hoofdstuk 2 afgebakend. Zie blz. 7.	Bijeenkomst 11 juni 2020 (2)	"Geen woorden, maar daden": Samenvattend veel genoemd. Vooral behoefte aan echte maatregelen waardoor emissies en gevolgen voor gezondheid afnemen. Daar is geen extra onderzoek voor nodig, het is nu al duidelijk dat dit nodig is.	Ja
		Dorpsraad Wijk aan Zee (4)	Samengevat/samengevoegd: In het programma ontbreken concrete gezondheidsmaatregelen/gezondheidsdoelen. Doelen en prioriteiten met betrekking tot de volksgezondheid indachtig de emissies van Tata Steel zijn niet meetbaar.	

			Voornemens zijn te vaag geformuleerd.	
		Individueel persoon (6)	In deze tijd waarin goed opgeleide bewoners in staat zijn zelf met data en informatie om te gaan is het wollige en politieke karakter van het concept jammer en niet nodig. Even wachten op de rapporten, die naar het schijnt ook wachten op een goed moment voor publicatie (GGD) lijkt zinvol.	
		Ban de brom (7)	Wij zijn absoluut teleurgesteld in het concept programma Tata Steel 2020-2050. Na de alarmerende uitkomsten van allerlei onderzoeken, de vele gesprekken, klachten, talrijke artikelen en het inspreken bij provincie, gemeente en IJmondcommissie hoopten we echt dat het tot U doorgedrongen was dat onze gezondheid niet langer in de schaduw van onze buurman mag staan.	

			Maar, helaas: in het programma ontbreken handvatten, die instaan voor onze gezondheid. Sterker nog: het plan roept grote vraagtekens op en een nog grotere ongerustheid. Waarom? Omdat concrete punten, die wijzen op het borgen van onze gezondheid, ontbreken. *Vrijbrief* U helpt uzelf èn Tata hiermee aan een vrijbrief om nog tientallen jaren 'rustig' door te gaan met vervuilen. Wat vooral naar voren komt, is dat U Tata blijft faciliteren en ondersteunen en dat de omwonenden wederom in de kou blijven staan. U neemt geen verantwoordelijkheid voor uw burgers, maar kiest nog steeds voor de afgod economie en Tata. Dat, terwijl Tata, zoals u weet, de grootste veroorzaker is voor de lokale uitstoot in de IJmond.	

		Ban de Brom (7)	Er staat bovendien *geen enkel meetbaar gezondheidsdoel* in. Uw belangrijkste doel lijkt: de burgers sussen en 'geruststellen' en ons het idee geven dat U met onze gezondheid bezig bent. Terwijl er concreet niets verandert aan de zorgwekkende toestand van de inwoners van de IJmond. Dit programma wekt slechts de schijn dat de burger wordt beschermd. Het is een wassen neus. U houdt dit concept (nu al) omhoog met de boodschap: "Kijk toch hoe goed wij bezig zijn." Dat bent u niet. *Integrale visie op gezondheid* U spreekt vaak over het vertrouwen van de burger willen terugwinnen. Wat daarbij helpt, is dat u zorgt voor een integrale visie op gezondheid en dus ook voor een standvastige visie op Tata in relatie tot ónze gezondheid.	

			Ook de huidige pandemie laat weer zien dat gezondheid veel breder moet worden opgevat en gedragen. Helaas doet u dat - verbazingwekkend genoeg - nog stéeds niet.	
2a. Planning/tijdspad gekoppeld aan acties ontbreekt	Zie 2.	IJmondig/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Op zoek naar concrete engagement (deadline en plan) rondom de input van de inwoners.	Zie 2.
		Dorpsraad WaZ/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Concrete ambities (doelen/emissienormen) en een planning/tijd worden gemist. Er moet nu actie ondernomen worden om fijnstofemissies te verminderen.	
		Zeehaven IJmond/ bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Nog niet smart, maar dat komt in de volgende fase. Goede aanpak. Wil je resultaten met elkaar bereiken dan moeten de acties smart geformuleerd worden.	
		Bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Maak het programma smart. Leg acties vast, ook in tijd en ambitie (prioriteiten).	
		Vondelkwartier/bijeen komst 17 juni 2020 (1)	Het conceptprogramma staat vol met voornemens. Punten waarop getoetst wordt,	

			worden gemist, net als beoogde resultaten en een planning. Tijdspad korter maken.	
		Westertuinen - Warande/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Een tijdspad wordt gemist.	
		Westertuinen / Warande (8)	Blz. 12. Ik mis in dit deel de tijdas: welke planning hoort erbij, wanneer gebeurt wat, wanneer is wat gereed, etc. De prioriteit is er alleen van 2020 tot 2021, is dan alles gereed?	
2b. Verbeteringen huidige technologie	Met “huidige technologie” bedoelen wij de fabrieken zoals die er nu staan bij Tata Steel. Binnen die huidige technologie zijn verbeteringen mogelijk, zie hiervoor hoofdstuk 5, Versterken VTH.	Milieuplatform IJmuiden Noord (5)	Wat kan er dan “binnen de huidige technologie ” worden verbeterd?	Nee, reeds opgenomen
2c. Doelstelling 2050 naar voren halen	Het programma Tata Steel gaat over de periode 2020 – 2050. 2050 is het eindpunt. Het pad daar naar toe wordt nu – in 2020 - ingezet en er zijn veel acties die op kortere termijn – binnen twee jaar - worden uitgevoerd. In het definitieve programma is concreet aangegeven welke acties in deze kortere termijn vallen. Zie blz. 8, 11, 22, 27 en 31.	Bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Haal doelstellingen op het gebied van gezondheid naar voren, niet pas in 2050.	Ja
		Milieuplatform IJmuiden-Noord/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Gezondheid is in programma op langere termijn geschoven, pas in 2050. Dat moet naar de korte termijn.	
2d. Nadere uitwerking en toewerken naar WHO-norm 2030 als leidraad	De ambitie van het Schone Lucht Akkoord is om naar 2030 met allerlei maatregelen richting die WHO-advieswaarden te bewegen (voor fijn stof en stikstofdioxide). Doel is	Dorpsraad Wijk aan Zee (4)	De gezondheidsnormen van de WHO stellen wij voor als voorlopig doel voor uiterlijk 2030. 2030 is tien jaar vanaf	Nee, reeds opgenomen

	jaarlijks minder emissies in alle sectoren dus ook de industrie. Ten aan zien van Tata Steel is in het programma opgenomen wat wordt gedaan om de uitstoot van fijnstof en stikstofdioxide te verminderen.		nu; dat is ruim genoeg voor aanpassing door een groot bedrijf als Tata Steel. Mits u helder maakt wat de grenzen zijn. laat in het Tata Steel beleidsplan de WHO-norm hand aan hand gaan met een duidelijk stappenplan, monitoring en wenselijke acties.	
		IJmondig/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Hoe gaan wij in de komende 10 jaar in 10 stappen naar de WHO gezondheidsnormen (geluid, geur, stof)? Daar zou het over moeten gaan.	
3. IJmond is meer dan Tata Steel	De IJmond en druk op het milieu/de gezondheid in IJmond gaat inderdaad niet enkel over Tata Steel. Het programma Tata Steel 2020 – 2050 richt zich echter wel alleen op Tata Steel (en Harsco Metals). Zoals bij 2 vermeld is in het programma afgebakend wat wij in het programma bedoelen met "gezondheid en veiligheid". Wel kunnen deze andere onderwerpen worden ingebracht in de "aanpak gezondheid en luchtkwaliteit IJmond" waar nu aan wordt gewerkt (dit is de opvolger van de "Visie luchtkwaliteit").	Westertuinen - Warande/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	De IJmond is meer dan alleen Tata Steel.	Nee, valt buiten het programma
		Westertuinen Warande (8)	Blz.3. Het is niet alleen de industrie, ook verkeer (scheepvaart, luchtvaart, autoverkeer) veroorzaakt hinder zoals geluid, stof (ultra fijn, zeer fijn, fijn), geur/stank. In algemene zin is de IJmond meer dan alleen Tata Steel.	
		Wijkplatform Velsen-Noord/ bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Het verkeer in de IJmond en de bereikbaarheid van Tata Steel veroorzaakt ook luchtvervuiling. De files veroorzaken uitstoot.	

		Stichting IJmondig (3)	Kustgebied Kennemerland, De IJmond, de belangen van haar inwoners inclusief de werknemers van Tata Steel/Harsco, hun veiligheid, leefomgeving en gezondheid, het milieu, de Natura2000-gebieden, en bestaande en mogelijke duurzame recreatie, heeft de provincie Noord-Holland nagelaten concreet te benoemen en in beeld te brengen in haar programma Gezonde leefomgeving d.d. 20 mei jl. En in haar conceptprogramma Tata Steel 2020-2050, medeondertekend door de IJmond-gemeenten.	
		Stichting IJmondig (3)	Het belangrijke adviesorgaan van de overheid, het RLI, gaat wel uit van het belang van de inwoners, hun leefomgeving, gezondheid, milieu en (beschermde) natuurgebieden in deze regio. En noemt in haar advies van februari 2020 veiligheid voor mens en milieu een voorwaarde.	
3a. Meer bedrijven dan Tata steel en Harsco? Bijvoorbeeld Linde.	Ja er zijn meerdere bedrijven. Zoals in het programma Tata Steel aangegeven moet "Tata Steel" worden gelezen als "Tata Steel en	Westertuinen Warande (8)	Blz.4. Zijn er niet nog andere bedrijven op het terrein die effecten op de gezondheid en	Nee, valt buiten het programma

	Harsco Metals". Linde Gas is inderdaad een BRZO bedrijf, maar er is geen aanleiding om Linde Gas onderdeel te maken van het programma. Andere bedrijven op het Tata Steel grondgebied vallen onder de gemeentelijke bevoegdheid (zoals Pelt en Hooykaas). Deze zullen worden meegenomen in de "aanpak gezondheid en luchtkwaliteit IJmond" waar nu aan wordt gewerkt (dit is de opvolger van de "Visie luchtkwaliteit").		veiligheid hebben? Bijv. Linde is volgens de risicokaart een BRZO-inrichting	
3b. Hoe verhoudt dit Programma zich tot Visie Gezondheid en Luchtkwaliteit	De Visie Gezondheid en Luchtkwaliteit IJmond was een werktitel voor de opvolger van de "Visie Luchtkwaliteit" van de IJmondgemeenten. De benaming is nu "aanpak gezondheid en luchtkwaliteit IJmond" en gaat over gezondheid en luchtkwaliteit in de gehele IJmond. Tata Steel is daar een belangrijk onderwerp in. In de "aanpak gezondheid en luchtkwaliteit IJmond" wordt voor zo ver het Tata Steel betreft verwezen naar dit programma Tata Steel.	Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	Samengevat: Hoe verhouden het programma Tata Steel en de Visie Gezondheid en Luchtkwaliteit zich tot elkaar?	Nee, antwoord op vraag
4. Weinig vertrouwen in onafhankelijke overheid en diensten. En beïnvloeding door Tata Steel	Met het programma maken wij duidelijk hoe we tegen Tata Steel aankijken en wat wij gaan doen. Daar zijn wij transparant over en wij willen in gesprek blijven met de bewoners in de omgeving van Tata Steel. Op die manier wordt gewerkt aan het herstel van vertrouwen.	Dorpsraad WaZ/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Een onafhankelijke doorlichting van de systemen van de omgevingsdienst en de verwevenheid van Tata Steel. Dit zal vertrouwen terug kunnen winnen.	Nee, antwoord op vraag/stelling

	De inhoud van onderzoeksrapporten moet onafhankelijk tot stand komen, ook de schijn van belangenverstrengeling moet worden voorkomen. Waar het de OD NZKG betreft, de Randstedelijke Rekenkamer voert reeds een onafhankelijk onderzoek uit naar de uitvoering van de VTH taken bij Tata Steel.	Vondelkwartier/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Er is een grote afhankelijkheid van de medewerking van Tata.	
		Dorpsraad WaZ/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Er is wantrouwen ten aanzien van de reacties/ argumentatie van Tata Steel.	
		Milieuplatform IJmuiden-Noord/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Het vertrouwen is met het verschijnen van het KIO rapport alweer verdwenen.	
		Milieuplatform IJmuiden-Noord/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Het woord Tata Steel is bij gemeentes synoniem voor porseleinkast, dat is het verkeerde standpunt. Tata wordt nauwelijks gecorrigeerd op het gebied van stof, geluid en geur. Pijnpunten worden op de lange baan geschoven. Aantal geurklachten nam in 2019 weer zeer toe.	
		Bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Toets of gebruikte methodes/ systemen/rekenmethodes op een goede manier worden toegepast: transparantie en navolgbaarheid van acties.	
		Dorpsraad WaZ /bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Wie waakt er over de gezondheid? De GGD krijgt nu namelijk opdrachten van de overheid. Zij moet onafhankelijk zijn en	

			rapporten moeten niet beïnvloed worden.	
		IJmondig/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	het RIVM en de GGD moeten onafhankelijk werken. De GGD is te beïnvloedbaar.	
		Bijeenkomst 11 juni 2020 (2)	Beïnvloeding door Tata Steel: Tata Steel beïnvloedt overheden door bijvoorbeeld mee te schrijven aan de eigen vergunning en de GGD onderzoeken. De band tussen Tata Steel en de overheden is te nauw. In verschillende procedures wordt een tactiek van vertragen en traineren gehanteerd.	
		Bijeenkomst 11 juni 2020 (2)	Onvoldoende eigen overheidsactie: De overheid (OD NZKG) komt pas in actie na klachten, handhavingsverzoeken, foto's e.d. LOD voor rauwe kooks is er pas gekomen omdat het na vele klachten en verzoeken echt niet anders kon.	
		Julianaweg en omstreken/ bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Onvoldoende bescherming van de burgers door de overheid. Wij moeten als burgers voor bewijs zorgen door dossiers door te spitten. Onze gezondheid moet geborgd worden, en de	

			overheid krijgt dat niet voor elkaar.	
		Stichting IJmondig (3)	En wordt ook nog eens druk uitgeoefend op de omgeving en overheid om niets te veranderen aan deze zwaar verouderde staalfabriek, ten koste van gezondheid, veiligheid, leefomgeving en milieu en het (kunnen) nakomen van wettelijke verantwoordelijkheden. Zoals het handelen in het belang van het kind, artikel 3, VN-Kinderrechtenverdrag.	
		Dorpsraad Wijk aan Zee (4)	Met het programma zien we een overheid die Tata Steel op geen enkele wijze – bijvoorbeeld met milieumaatregelen – in de weg wil zitten.	
5. Wacht met vaststellen van programma tot onderzoeken gereed zijn	Er zullen de komende jaren vaker nieuwe onderzoeksresultaten, inzichten en bijvoorbeeld wijzigingen in wet- en regelgeving zijn. Die kunnen steeds leiden tot koerswijzigingen. Dit is een doorlopend proces, het programma moet daar waar nodig steeds op worden aangepast. Het programma is zoals in het concept al was opgenomen adaptief. Het is daarom niet nodig om nu te wachten met vaststelling.	Individueel persoon (6)	Voor bewoners zal "gezondheid, een gezonde leefomgeving" het uitgangspunt zijn. Daaraan komt dit concept niet tegemoet. Het zal bovendien verstandig zijn de concept status te handhaven tot de wel degelijk genoemde onderzoeken (o.a. GGD, RIVM) en experimenten	Nee, reeds opgenomen/ ondervangen

			(Hollandse luchten) tot conclusies over de huidige situatie hebben geleid. Dat is, blijkens het gestelde in dit concept immers dit jaar nog.	
6. Breng de kosten in beeld en betaal waar nodig mee als overheid.	Tata Steel is in de eerste plaats zelf aan zet om investeringen te betalen ("de vervuiler betaalt"). Op Europees en Rijksniveau zijn er verschillende financieringsmogelijkheden waar Tata Steel een beroep op kan doen. Bijvoorbeeld de SDE++ regeling. Op die manier betaalt de overheid reeds mee. Voor de lange termijn ambities van de energietransitie ligt er een taak voor de overheden om de daarvoor benodigde randvoorwaarden te scheppen in termen van infrastructuur (CO2, waterstof, elektriciteit). Ook hier betaalt de overheid aan mee.	Bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Soms moet je als overheid meebetalen.	Nee, antwoord op vraag/stelling
		Bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Breng in beeld wat het kost.	
		Tata Steel (9)	Aandacht voor gesprekken met Den Haag en Brussel (ook met betrekking tot ZZS).	
7. Overheid heeft zorgplicht volksgezondheid richting haar inwoners	Gemeenten hebben volgens de Wet Publieke Gezondheid de taak om de gezondheid van hun inwoners te bevorderen. Een gezondere leefomgeving gaat ook over schonere lucht en hinder van bijvoorbeeld stof en geur. Ten aanzien van Tata Steel wordt met dit programma aangegeven hoe de provincie en de IJmondgemeenten gaan werken aan een gezondere IJmond.	Stichting IJmondig (3)	De provincie Noord-Holland en betrokken gemeenten zullen hun zorgplicht na dienen te komen en dienen te handelen in het belang van haar/hun inwoners, waaronder onze minderjarige kinderen en hun mensenrechten dienen te beschermen.	Nee, antwoord op vraag/stelling
		Stichting IJmondig (3)	Handelen in het belang van omwonenden (waaronder minderjarige kinderen) en de omgeving en het milieu	

			gezien haar/hun wettelijke zorgplicht.	
		Dorpsraad Wijk aan Zee (4)	Zorgplicht, de volksgezondheid moet worden geborgd.	
		Ban de brom (7)	*Uw zorgplicht is niet leidend* U talmt en stelt uit. De gezondheid van de omwonenden is al jaren in het geding. Er liggen veel relevante onderzoeken die voor zích spreken, maar U kiest ervoor om daar geen conclusies uit te trekken. Erger nog: U oppert telkens weer een nieuw onderzoek (…). Zo laat U door uw politieke keuze - willens en wetens - vele burgers in de steek. De verantwoordelijkheden van gemeenten op het beleidsterrein voor gezondheid zijn eind jaren 80 wettelijk vastgelegd in de Wet collectieve preventie volksgezondheid. Deze wet verplicht alle Nederlandse gemeenten om actíef beleid te voeren op het terrein van de volksgezondheid.	

			Deze actieve zorgplicht is niet verwonderlijk, want: is het niet de gemeente die DIRECT invloed heeft en zou kunnen hebben op de leefomgeving van haar inwoners. Medische milieukundige zorg (waarbinnen zaken vallen als geluidshinder en luchtverontreiniging) is onderdeel van deze wettelijk vastgelegde taak van de gemeenten. Ook de Provincie heeft VANZELFSPREKEND een zorgplicht jegens haar inwoners.	
7a.Voorzorgsbeginsel	Het voorzorgsbeginsel is vooral bedoeld om overheden de mogelijkheid tot handelend optreden te geven in gevallen waarin er nog wetenschappelijke onzekerheid bestaat over de gevolgen voor bijvoorbeeld milieu en gezondheid. Bijvoorbeeld bij de introductie van nieuwe producten of stoffen waarvan de effecten nog onderzocht worden.	Ban de Brom (7)	Wij vragen U het voorzorgsbeginsel te hanteren: "*Het voorzorgsbeginsel is een algemeen beginsel in het EU-recht. Dit beginsel maakt het mogelijk om vergaande maatregelen te nemen om mogelijke schadelijke gevolgen van een product of procedé te voorkomen. Bij een potentieel dreigend gevaar voor het milieu, consumentenbelangen of de*	Nee, antwoord op vraag/stelling

			gezondheid van mensen, dieren en planten kunnen de Europese Commissie of de lidstaten op grond van dit beginsel maatregelen nemen om mens en omgeving te beschermen tegen risico's die nog onzeker zijn, maar wel mogelijk schade kunnen brengen." (zie onder meer recht.nl) Het hanteren van dit voorzorgsprincipe zorgt ervoor dat u niet langer hoeft te wachten tot er (nog meer) onomstotelijk bewijs van schadelijke effecten (op onze gezondheid) is geleverd, maar U kunt NU al met maatregelen komen en ervoor zorgen dat er op korte termijn wérkelijk iets verandert. Stuur ons niet langer met een kluitje in het riet.	
8. Doelstelling moet zijn gezonde leefomgeving en randvoorwaarden	Er is bewust gekozen voor een "gezondere" leefomgeving. Met een grote staalfabriek in de regio zal er altijd sprake zijn van hinder en effecten op de gezondheid.	Dorpsraad Wijk aan Zee (4)	Samengevat: Het doel van het programma moet zijn een *gezonde* leefomgeving en niet een *gezondere* leefomgeving.	zie 28 en 29

bevatten richting Tata	In het programma is op verschillende manieren aangegeven hoe wij randvoorwaarden scherper neerzetten (de vergunning) en daar toezicht op houden. Zie daarvoor verder bij 28 en 29. In het definitieve programma is dit concreter aangegeven.	Dorpsraad Wijk aan Zee (4)	De insteek lijkt vooral de onrust over de schadelijkheid en niet de schadelijkheid zelf.	
		Dorpsraad Wijk aan Zee (4)	Samengevat: Er is sprake van een groeiende onbalans. Het is van belang dat na decennia van verwaarlozing gezondheid van omwonenden en het milieu meegewogen gaan worden in het Tata-beleid van de overheid.	
		Dorpsraad Wijk aan Zee (4)	Er wordt te veel wordt uitgegaan van de korte termijn (financiële) belangen van Tata. Gezondheid en milieu moeten randvoorwaarden zijn, Tata dient zich aan te passen binnen de randvoorwaarden. Maar de inzet van Tata Steel is de huidige productie te verhogen tot acht miljoen ton en mogelijk tien miljoen. Meer en groter betekent nog meer vervuiling en gezondheidsschade. De vergunde milieuruimte is nu nog gratis voor Tata Steel. Het bedrijf heeft daarom bedrijfseconomisch geen enkele prikkel om tot een andere strategie te komen.	

		Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	Dit plan moet een basis zijn voor een toekomstgerichte dialoog met o.a. het Rijk en dat dit plan duidelijk maakt wat de houding is van de Provincie en IJmondgemeenten richting Tata Steel en wat de gezamenlijke inzet is om een gezondere leefomgeving te creëren. Wij vinden dit een mooi streven, maar vragen ons af hoe u dit gaat borgen.	
9. Maatschappelijke gezondheidskosten en milieukosten dienen een plek te krijgen in Programma Staal	Het is niet duidelijk op welke wijze dit op enige termijn resultaten in termen van gezondheid op kan leveren. Er is bijvoorbeeld veelal geen wettelijke basis om beleid of een vergunning op dergelijke berekeningen te baseren. Zie ook punt 5, nieuwe ontwikkelingen en inzichten – ook bijvoorbeeld over de manier waarop gezondheidskosten of milieukosten worden berekend - kunnen op een later moment onderdeel worden van het programma.	Dorpsraad Wijk aan Zee (4)	Schade aan het milieu en de klimaatschade worden steeds beter kwantificeerbaar. De samenleving wordt steeds kritischer over de maatschappelijke kosten van vooral de industrie ('de vervuiler betaalt'). De CO2-heffing en het krimpscenario voor grote CO2 producenten bevestigen deze trend. In een beleidsstuk dat twee generaties moet kunnen meegaan, moet dit geadresseerd worden. Bij afwegingen voor de toekomst met betrekking tot Tata Steel op de locatie IJmuiden dienen de maatschappelijke	Nee, antwoord op vraag/stelling

			gezondheidskosten (voor zover te berekenen) EN milieukosten verplicht een plek te krijgen in het Programma Staal. En naarmate de tijd verstrijkt wegen deze steeds zwaarder.	
10. Doorwerking in de Omgevingsverordening	De provinciale Omgevingsverordening bevat verschillende regels over een veelheid aan onderwerpen. In zijn algemeenheid wordt met de Omgevingsverordening aangegeven welke functies waar mogelijk zijn en onder welke voorwaarden. Er wordt ook aangegeven waar zware industrie zoals Tata Steel mogelijk is. De Omgevingsverordening heeft ten aanzien van Tata Steel in ieder geval een link via paragraaf 6.1.5 Industrieterreinen van provinciaal belang. Tata Steel ligt op zo'n industrieterrein. Het doel van deze paragraaf is tweeledig, zoals in artikel 6.15 (oogmerk) is beschreven. Enerzijds het behouden van voldoende milieuruimte zowel voor bestaande zware industrie zoals Tata Steel als voor nieuwe activiteiten ten behoeve van de energietransitie en circulaire economie. Anderzijds het beschermen van toekomstige gevoelige functies, zoals woningbouw, tegen overlast van industrieterreinen van provinciaal belang, hierbij moet bij het bestemmen van gevoelige functies rekening	Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	wij verzoeken u aan te geven hoe u ziet dat de Omgevingsverordening aansluit op dit programma.	Nee, antwoord op vraag/stelling

	worden gehouden met milieucontouren van de bedrijven. De huidige milieuruimte voor bedrijven wordt door deze artikelen niet vergroot om extra activiteiten mogelijk te maken. De milieucontour is namelijk gebaseerd op de vergunde en in bestemmingsplannen toegestane milieugebruiksruimte van de bedrijven op het industrieterrein. De provincie beoogt met de Omgevingsverordening dat de milieuruimte die er op deze industrieterreinen is, wordt ingezet voor de energietransitie, circulaire activiteiten en bedrijven, zware industriële activiteiten en havengebonden en havengerelateerde activiteiten. Gegeven het feit dat Tata Steel ruimtelijk mogelijk is op de plek waar het nu staat, is het doel van het programma Tata Steel om de negatieve effecten van Tata Steel voor de gezondheid zoveel mogelijk te verminderen.			
11. Hoe verhoudt Programma Tata Steel zich tot de Visie NZKG 2040?	Deze verhouding is beschreven in hoofdstuk 6 van het programma.	Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz.	Samengevat: De vraag is hoe u borgt dat de doelstellingen in dit programma om de leefomgeving gezonder te maken als de visie NZKG 2040 juist gericht is op het vinden van meer ruimte?	Nee, antwoord op vraag/stelling

12. Gezondheid niet alleen stoffen, ook geur en geluid.	Een afbakening is opgenomen in het definitieve programma. Zie punt 2. Geur en geluid maken daar ook onderdeel van uit.	Westertuinen Warande (8)	Blz.6 Gezondheid is niet alleen afhankelijk van stoffen, maar ook van geur en van geluid => toevoegen. Tata Steel emitteert ook stof, geluid en geur Blz.7 Niet alleen stof, maar ook geluid en geur hebben invloed op de gezondheid. De alinea schrijft alleen maar over stof / Schone Lucht, en dat is te weinig. Voorts: het stof bevindt zich niet alleen in de lucht, maar ook op voorwerpen, flora en fauna, de bodem, speelplaatsen, etc. De Ambitie reikt dus niet ver genoeg en moet uitgebreid worden.	Zie 2

Nr. vraag/opmerking Spoor 1: Gezondheid	Voorstel reactie colleges GS en/of B&W IJmondgemeenten	Indiener	Opmerking/zienswijze/inbreng	Aanpassing in programma
13. Onafhankelijke 0-meting van de emissies	Veel zo niet alle onderdelen van een "0-meting" bestaan al. Een aparte "0-meting" is daarom niet nodig. In het definitieve programma Tata Steel is wel opgenomen dat wij alle beschikbare onderzoeken en metingen op een overzichtelijke manier gaan presenteren. Zie blz. 11. Zowel reeds afgeronde als lopende onderzoeken. Waar nodig doen wij dit in samenhang met de "aanpak gezondheid en luchtkwaliteit IJmond". Waar nodig wordt aanvullend onderzoek gedaan. Zie verder hoofdstuk 4.	IJmondig/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Stichting IJmondig wil graag meewerken aan het plan als de overheden akkoord gaan met een nulmeting (door een onafhankelijk bedrijf) van de emissies. Met behulp van de meting kan je een link maken tussen de bevindingen van de GGD en Tatasteel.	Ja
		Dorpsraad WaZ/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Sluiten aan bij de opmerking van Stichting IJmond over een nulmeting.	
		Bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Breng de bestaande situatie in kaart brengen (nulmeting).	
		Bijeenkomst 11 juni 2020 (2)	**O-meting:** Wat is de situatie nu, en wat wordt die? Op die manier wordt de ontwikkeling meetbaar.	
		Stichting IJmondig (3)	Een noodzakelijke nulmeting doen in het belang van omwonenden.	
13a. benchmark economische betekenis Tata	Tata Steel is van grote economische betekenis voor de regio. Wij willen werken aan een gezondere en veilige IJmond door de negatieve effecten van Tata Steel zoveel mogelijk te verminderen. Een benchmark naar de economische	Zeehaven IJmond/ bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Wat hij zich bij nulmetingen ook kan voorstellen is dat je een externe nulmeting naar de economische betekenis van Tata Steel laat uitvoeren, en gaat benchmarken.	Nee, antwoord op vraag/stelling

	betekenis draagt daar niet direct aan bij, dit is vooral aan Tata Steel zelf. Lessen trekken uit ervaring en toepassing van technieken door andere bedrijven in Europa kan van meerwaarde zijn. Dit is voor een groot deel geborgd in de Europese BBT systematiek. Zie verder hoofdstuk 5.		Benchmarken op Europees niveau over hoe andere staalregio's in Europa het doen, hoe andere bedrijven in dichtbevolkte regio's het doen en daar lessen uit trekken over BBT. Die dan toepasbaar zijn voor de IJmond.	
		Bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Kijk naar suggesties in andere markten, en andere staalregio's in Europa.	
14. KIO en doorwerking in beleid/acties	De uitkomsten uit het kankerincidentie-onderzoek van GGD Kennemerland fungeert als input voor aanpak gezondheid en luchtkwaliteit IJmond. De aanbiedingsbrief van de GGD is gepubliceerd op de website van de GGD. Hiernaast is in het definitieve programma Tata Steel opgenomen dat wij alle beschikbare onderzoeken en metingen op een overzichtelijke manier gaan presenteren. Zowel reeds afgeronde als lopende onderzoeken. Zie blz. 11.	Dorpsraad WaZ/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Het proces van de totstandkoming van de definitieve versie van de GGD rapportage inzake kankerincidentie wordt aangehaald. Er is teveel gesleuteld aan het rapport (sinds januari). In het postcodegebied met de hoogste uitstoot, is ook de hoogste kankerincidentie. Was 10 jaar geleden ook al zo. De GGD dient onafhankelijk te zijn en is te beïnvloedbaar.	Ja
		Julianaweg en omstreken/ bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Geschrokken van de uitkomsten van het KIO en de reactie hierop van de bestuurders. Het woord transparantie wordt herhaaldelijk genoemd, maar zo voelt het niet. Wij zien het niet terug in daden.	
		Julianaweg en omstreken/	KIO: wordt het KIO meegenomen in het programma? Welke invloed	

		bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	heeft Tata gehad op het KIO rapport, hoe hebben ze het voor elkaar krijgen om het woord Tata uit het rapport te krijgen?	
		Bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Leg een verbinding met het KIO, neem het mee.	
		Bijeenkomst 11 juni 2020 (2)	GGD onderzoeken (KIO): Uit eerdere GGD en RIVM onderzoeken is al naar voren gekomen dat er meer kanker voorkomt rond Tata Steel. Dat werd en wordt toegeschreven aan rookgedrag, maar dat klopt niet.	
15. Houdt rollen feitelijk: Wat is bijvoorbeeld advies GGD en wat doen gemeenten met dit advies?	De GGD kan gevraagd en ongevraagd advies geven aan de gemeenten over de inrichting van de leefomgeving. De GGD geeft o.a. advies over het bevorderen van gezondheid en het beschermen tegen gezondheidsrisico's in relatie tot de leefomgeving. De rol van de GGD Kennemerland is in het definitieve programma duidelijker benoemd (zie met name blz. 29).	Dorpsraad WaZ/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Het is belangrijk om koppelingen te leggen: wat is het advies van de GGD en wat doen de gemeenten hiermee? Hierbij is ook de koppeling met het RIVM onderzoek van belang. Houdt het bij de feiten is het devies.	Ja
16. Neem oude onderzoeken ook mee	Het programma Tata Steel benoemt verschillende onderzoeken die nog worden uitgevoerd of die een doorlopend karakter hebben. Wij zijn ook op de hoogte van eerdere onderzoeken en hier wordt ook gebruik van gemaakt. Zoals bij	Bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Zoek verbinding met eerdere onderzoeken zoals bronnenonderzoek bij de nulmeting (en milieudialoog): pak deze input uit het verleden op om herhalingen te voorkomen.	Zie 13. Verder antwoord op vraag/stelling.

	13 vermeld gaan wij alle onderzoeken op een overzichtelijke manier presenteren. Het “bronnenonderzoek” DCMR is sinds enige tijd vindbaar op de website van de provincie Noord-Holland. Zie verder 13 en 16a.	Ban de Brom (7)	Verbijsterd zijn we dat in het programma de belangrijke onderzoeken, waaruit blijkt hoe ongezond en gevaarlijk de uitstoot van Tata is, niet eens zijn meegenomen (…).	
		Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	Wij verzoeken u het bronnen onderzoek van 2010 onderdeel uit te laten maken van het programma. Dit bronnenonderzoek naar fijnstof in de IJmond (DCMR in opdracht van Provincie NH) was jarenlang niet te vinden, maar is gelukkig weer boven tafel gekomen. Dit is een belangrijk onderzoek omdat hier het hoge aandeel (88%) blijkt van de fijnstofuitstoot van Tata in vergelijking met andere lokale bronnen zoals wegverkeer (2,0%) scheepvaart (2,4%). Dit is relevant wanneer oorzaken in fijnstof worden gezocht en andere bronnen ook worden genoemd in het verleden). Ook van belang omdat Tata te pas en onpas roept dat fijnstof etc van de scheepvaart komt etc.	
16a. Handel op basis van bestaande	In verschillende gevallen is er behoefte en noodzaak voor aanvullend onderzoek. Het	Dorpsraad Wijk aan Zee (4)	Samengevat: Niet nog meer onderzoek doen, we weten	Nee, antwoord op

onderzoeken en wacht niet nieuwe onderzoeken af	RIVM gezondheidsonderzoek wordt uitgevoerd om vragen van bewoners rond Tata Steel te beantwoorden en inzicht te geven in gezondheidseffecten. De inventarisatie van ZZS is een wettelijke verplichting. Naast deze onderzoeken worden andere acties uitgevoerd. De concrete acties daarvoor zijn met name te vinden in hoofdstuk 5. Deze wachten niet op de in hoofdstuk 4 genoemde onderzoeken. Er is en wordt reeds gehandeld op basis van eerdere onderzoeken. Voorbeelden zijn maatregelen tegen (fijn)stof zoals de doekfilterinstallatie Sinterfabriek tussen 2010 en 2013 en recenter de bouw van de hal voor rozaslakhal, o.a. n.a.v. het RIVM onderzoek naar de grafietregens. Onderzoek en maatregelen staan in een constante wisselwerking met elkaar.		genoeg. Schadelijkheid uitstoot is reeds bewezen. Uitstoot en effect van verschillende stoffen is bekend. Samengevat: Het is niet nodig om resultaten van (nog meer) onderzoek af te wachten, er is reeds voldoende aanleiding om actie te ondernemen. GGD geeft aan: Iedere verlaging van de emissies is gezondheidswinst.	vraag/stelling of reeds ondervangen in programma
		Dorpsraad Wijk aan Zee (4)	Samengevat: Alle eerdere gezondheidsonderzoeken moeten in het programma worden opgenomen.	
		Dorpsraad Wijk aan Zee (4)	Wij verzoeken u, zoals ook het RIVM aan u meldt in haar offertes en brieven, dat u in het voorwoord aangeeft dat er al voldoende onderzoek is waaruit blijkt dat de activiteit van Tata Steel ongezonde effecten voor de omgeving heeft. En dat u niet gaat wachten op de uitkomsten van verder onderzoek.	
		Milieuplatform IJmuiden Noord (5)	Dit onderzoek wordt reeds door het RIVM in 2020 uitgevoerd. Het Milieuplatform IJmuiden Noord is verre van voorstander naar nóg meer onderzoeken die alleen maar vertragend werken. Uit de	

			thans voorliggende stapels gezondheidsonderzoeken moeten **nu** conclusies worden getrokken. Het rookgedrag mag niet langer als kapstok worden gebruikt waar alle gezondheidsproblemen aangehangen kunnen worden.	
		Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	Onder ambitie geeft u aan dat u nog bezig bent om een goed beeld te krijgen van alle gezondheidsonderzoeken en dat op basis daarvan overheden aanvullende maatregelen kunnen nemen. Waarom is het huidige beeld onvoldoende om al maatregelen te nemen? Waarom niet *gaan* i.p.v. *kunnen*?	
17. Nadere duiding opdrachtgevers onderzoeken in tekst	Dit is toegevoegd. Zie blz. 12 en 13.	Westertuinen Warande (8)	Blz. 9. Tekstueel: In overzicht/tekst kan ook de initiator/facilitator genoemd/vermeld worden, Dat gebeurt in de volgende alinea's ook. Hier zijn dat de Provincie en de Waag (denk ik, graag verifiëren) Luchtmeetnet: Graag vermelden wie de eigenaar of beheerder van dit meetnet is.	Ja

			Is de Provincie de eigenaar en gebruiker van het neuzen-netwerk? Graag vermelden voor de volledigheid.	
18. Nader duiden Tata Steel grootste bron regio is	De tekst is geherformuleerd om deze verhouding beter weer te geven. Zie blz. 5.	Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	In de eerste alinea geeft u aan dat naast Tata Steel de luchtvaart, scheepvaart en emissies van andere bedrijven relevant zijn. Wij verzoek u hier te verwijzen naar het bronnenonderzoek waaruit blijkt dat Tata Steel als lokale bron voor 90% bijdraagt. Dit zet de genoemde relevantie in het juiste perspectief.	Ja
19. Wat gebeurt er met o.a. de jaarlijkse datarapportages luchtkwaliteit IJmond?	De jaarlijkse datarapportages van het luchtmeetnet zijn ten eerste bedoeld om inzicht te geven in meerjarige trends en om te monitoren of (waar van toepassing) wordt voldaan aan wettelijke immissienormen (grenswaarden). In formele zin (voor de vergunning) kan een overtreding van immissienormen invloed hebben op een af te geven vergunning. Deze immissienormen worden echter niet overschreden.	Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	Wat doet u bijvoorbeeld met de resultaten uit de jaarlijkse rapportage luchtkwaliteit, hoe wordt dit nu al betrokken bij het maken van beleid en nog belangrijker, het uitvoeren? Hoe worden nu de resultaten van onderzoeken vertaald naar de vergunning. Wij zien dit niet gebeuren, zoals uit het voorbeeld van de wandeloven blijkt. Hoe kan dit en wat is er nodig om dit wel te doen?	Nee, antwoord op vraag/stelling
19a. Methodiek gaat uit van gemiddelden,	Gemiddelden kunnen anders zijn dan pieken of waarden op een specifieke dag. De wettelijke grenswaarden zijn	Dorpsraad wijk aan Zee, bijlage 2 (aanvullende	Een belangrijke kanttekening bij de grafieken over de luchtkwaliteit is dat de	Nee, antwoord op vraag/stelling

terwijl uitschieters meeste klachten geven	gebaseerd op een gemiddelde over een gedefinieerde periode. Daarnaast zijn voor sommige stoffen ook limieten gesteld in het aantal keer dat een bepaald daggemiddelde overschreden mag worden. Het programma Tata Steel is er op gericht om de negatieve effecten van Tata Steel voor de gezondheid zoveel mogelijk te verminderen, op de korte en op de lange termijn. De verwachting is dat dit op termijn ook een positief effect heeft op de hiervoor genoemde piekemissies. Verder kunnen bepaalde pieken (of klachten) wel aanleiding zijn om gericht toezicht te houden of met Tata Steel in gesprek te gaan.	vraag/opmerking die niet in bovenliggend document staat waar dit een bijlage bij is).(4)	meetrapporten altijd de gemiddelden presenteren; alle dagen worden bij elkaar opgeteld, d.w.z. de dagen en uren dat de wind niet en wel afkomstig is van Tata Steel. Het punt is dat juist de dagen en uren met (piek)uitstoot afkomstig van Tata ernstige overlast en acute gezondheidsklachten op leefniveau geven. Door de jaren heen leiden episoden van een hoge blootstelling tot chronische gezondheidsproblemen.	
20. Nadere onderbouwing afname emissies	Emissies die niet in het e-MJV staan, stonden daar in het verleden ook niet in. In het e-MJV staan de daadwerkelijke emissies bepaald op basis van berekeningen, onderbouwd door metingen en (internationaal) afgesproken kengetallen. De rapportages worden door het RIVM beheerd en kunnen worden ingezien door de OD NZKG. De rapportages zijn niet openbaar.	Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	U geeft verder aan dat de emissies bij Tata Steel door de jaren heen zijn afgenomen. Kunt u hier bijlagen van opnemen waaruit dit blijkt? Bijvoorbeeld voor fijnstof? Hoe weet u dit als Tata Steel (en zeker Harsco) niet alle uitstoot hoeft te vermelden in de EMJV's (Elektronisch Milieu Jaarverslag)?	Nee, antwoord op vraag/stelling.
21. Verbetering luchtkwaliteit nuanceren:	Hoewel het fluctueert, blijkt uit het meest recente Datarapport luchtkwaliteit IJmond van 2019 voor de meeste stoffen een meerjarige dalende trend.	Dorpsraad Wijk aan Zee (4)	In het voorwoord geeft u verder aan dat de luchtkwaliteit in de IJmond de afgelopen jaren sterk is verbeterd. Wij verzoeken u	Nee, antwoord op vraag/stelling

verslechtering vanaf 2016.			hierbij ook op te nemen dat de eerder ingezette verbetering sinds 2016 weer verslechtert, ondanks de inspanning van de gemeenten om de uitstoot van verkeer te verminderen. En wij verzoeken u hierbij het risico te vermelden dat indien er niks gebeurt, de situatie nog verder gaat verslechteren omdat Tata Steel van u nog een vergunning heeft gekregen om nog veel meer (ruim 1 miljoen ton extra) te gaan produceren.	
22. Mensen die dichterbij Tata Steel wonen/komen dan locaties meetnet blootgesteld aan hogere waarden	De immissieconcentraties zijn dichter bij een bron niet altijd per definitie hoger. Dit is afhankelijk van de kenmerken van de bronnen. Bijvoorbeeld de uitstoot (vracht), de snelheid, de hoogte van de schoorsteen, de warmte-inhoud (een warme rookpluim stijgt verder op), maar ook de meteorologie. Dit betekent dus niet altijd per definitie dat hemelsbreed gezien op leefniveau de concentratie dichter bij de bron hoger is. Het is mogelijk dat concentraties op de ene plek anders zijn dan op de andere. Het meetnet is bedoeld om meerjarig trends inzichtelijk te maken, dat kan alleen als de meetpunten op een vaste	Dorpsraad wijk aan Zee, bijlage 2 (aanvullende vraag/opmerking die niet in bovenliggend document staat waar dit een bijlage bij is). (4)	Net als in het eerder genoemde bronnenonderzoek bleek weer dat de gradiënt snel afneemt verder van het fabrieksterrein af. Dit betekent dat bewoners die dichtbij Tata wonen (dichter dus dan de officiële meetpunten) worden blootgesteld aan vele malen hogere fijnstofconcentraties dan bekend uit het meetnet.	Nee, antwoord op vraag/stelling
		Dorpsraad wijk aan Zee, bijlage 2 (aanvullende vraag/opmerking die niet in bovenliggend document staat waar	Samengevat: Bij het onderzoek naar chroom 6 werd uitgegaan van de (gemiddelde) meetwaarden van de officiële meetpunten en de vraag is nog steeds of je (als volwassenen of	

	plek staan. Als de meerjarige trend neerwaarts is, dan is het aannemelijk dat deze trend geldt voor het omliggende gebied. Op aanraden van het RIVM zijn om een beter beeld te krijgen daarom in 2011 twee extra meetstations bijgeplaatst voor een optimalisatie van het meetnet IJmond.	dit een bijlage bij is). (4)	als kind) veilig bent wanneer je op het dichter bijgelegen fietspad fietst bij Oostenwind en deze stof binnenkrijgt. Hetzelfde geldt ook voor bewoners dicht bij de megavervuilende fabrieksinstallaties zoals de Kooksfabriek 2 maar bijvoorbeeld ook de Pelletfabriek. Wanneer de hoge concentratie snel verloopt zal er bij het meetpunt weinig aan de hand zijn (zeker niet als er gemiddeld wordt over een langere tijd) terwijl het in de huizen een paar honderd meter dichterbij de fabriek niet te harden is. Dit is een veelvoorkomend voorbeeld en is soms de reden dat een paar straten bij een bepaalde wind altijd extreem last hebben (en andere straten niet) van acute gezondheidsklachten.	
23. RIVM meer inzicht in ZZS	Er loopt een aparte ZZS inventarisatie, deze is benoemd in het programma Tata Steel.	Milieuplatform IJmuiden Noord (5)	Het lopende RIVM onderzoek zal hopelijk helderheid verschaffen v.w.b. de emissies naar de lucht van mogelijke ZZS.	Nee, reeds ondervangen in programma.
24. Zijn er risico's aan zelf schoonmaken?	Over o.a. handen wassen en andere stofadviezen worden sinds de "grafietregens" adviezen gegeven. Deze staan o.a. op de website van de GGD:	Stichting IJmondig (3)	Duizenden klachten omtrent stof en fijnstof buiten de industriegrens. Tot op heden is nog geen eenduidend advies	Nee, antwoord op vraag/stelling.

	https://www.ggdkennemerland.nl/milieu-en-gezondheid/ijmond-en-gezondheid (onder: wat te doen bij overlast).		gekregen of dit gevaarloos zelf schoongemaakt kan worden. Voor stofmetingen en waarneming in de woon- en leefomgeving wordt door de ODNZKG structureel verwezen naar Tata steel.	

Nr. vraag/opmerking Spoor 2: VTH	Voorstel reactie colleges GS en/of B&W IJmondgemeenten	Indiener	Opmerking/zienswijze/inbreng	Aanpassing in programma
25. Toevoegen en concretiseren Programma VTH bij programma TS.	Alleen de provincie is bevoegd gezag voor de VTH taken. Het "Uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020 - 2022" is door GS vastgesteld.	Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	U verwijst naar het programma VTH-taken als het gaat om acties. Kunt u dit programma als bijlage toevoegen?	Ja
26. Capaciteit en inzet OD niet genoeg	Het Uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020 – 2022 omvat ook aanvullende capaciteit en extra inzet vanuit de OD NZKG.	Dorpsraad Wijk aan Zee (4)	Vergunningverlening, toezicht en handhaving laat te wensen over.	Ja
		Westertuinen/Warande (8)	Blz. 11. Er is niet beschreven/vermeld of de OD de juiste meetinstrumenten en mensen heeft in voldoende hoeveelheden en de bijbehorende deskundigheid om de controlerende functie te kunnen waarmaken dan wel dat er meer mensen en materiaal moet worden "aangeschaft". Hierover dient iets vermeld te worden.	
		Westertuinen - Warande/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Wat voor middelen heeft de omgevingsdienst? De verdeling van de taken bij de omgevingsdiensten wordt niet als positief ervaren.	
		Milieuplatform IJmuiden Noord (5)	Toezicht , hoewel door de OD NZKG wordt tegen gesproken, komt dit regelmatig door personele tekorten in het gedrang. Een adequate en (van	

			Tata Steel) onafhankelijke handhaving is eveneens noodzakelijk. Zo bleek vorig jaar pijnlijk dat de sinterkoelers vijftien jaar lang heel veel extra fijnstof onvergund hebben uitgestoten. Ook handhaving ondervindt dezelfde juridische problematiek.	
27. Nadere duiding taken en bevoegdheden OD NZKG	De provincie Noord-Holland heeft in het voorjaar 2020 besloten de verbeuring en inning van dwangsommen voorlopig zelf uit te voeren. Er is onderzoek geweest naar de werkwijze, hier zijn aanbevelingen uit naar voren gekomen. Zie verder deze brief.	Westertuinen/Warande (8)	Blz. 11. Hoe is de actuele situatie? Heeft de provincie bepaalde taken/bevoegdheden niet teruggehaald?	Nee, antwoord op vraag/stelling.
28. Vergunning moet geactualiseerd worden	In hoofdstuk 5 van het definitieve programma Tata Steel en in het Uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020 – 2022 is uitgebreid beschreven hoe wij de vergunning van Tata Steel versnelt gaan aanscherpen en actualiseren (zie voor de hoofdpunten blz. 17 van het programma Tata Steel en verder het Uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020 – 2022).	IJmondig/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Hlsarna : er moeten voorwaarden aangesteld worden. Er komt steeds wat bij qua productie (omdat de te ruime vergunning dat toelaat), maar er gaat niets af.	Ja
		Dorpsraad WaZ/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Het streven naar een gezondere IJmond is mooi. Tata Steel heeft nog ruimte in de vergunningen en kan meer produceren. Dan kom je op de vergunning. Die moeten worden doorgelicht en aangepast. Tata zal zeggen dat er ook andere bronnen van	

			overlast zijn. De overheden moeten in actie.	
		Bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Actualiseer de vergunningen/scherp deze aan. Er zit teveel lucht in de vergunning.	
		Bijeenkomst 11 juni 2020 (1)	Waterlandakkoord: In het Waterlandakkoord zijn indertijd afspraken gemaakt tussenoverheden en Tata Steel, dat was een soort “niet-aanvalsverdrag”. Daardoor zijn woningen dichter bij Tata Steel gebouwd (gemeenten wilden woningbouw), maar de vergunning voor Tata Steel is toen ook te ruim geworden.	
29. Actualiseer en scherp vergunning aan	Zie 28. In het definitieve programma en in het Uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020 – 2022 is uitgebreid beschreven hoe wij de vergunning van Tata Steel versnelt gaan aanscherpen en actualiseren. Onderdeel is een prioritering per werkeenheid of fabriek. Kooksfabriek 2 krijgt daarin inderdaad prioriteit.	IJmondig/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Het kernpunt is dat het voor alle omwonenden gaat over het actualiseren van de vergunningen. Daar zit teveel lucht in. Prioriteiten leggen bij welke fabriek dit het meest knelt, dat is de Kooksfabriek 2. Actualiseren is hoofdpunt, aanscherpen. Dat is ook het enige wat de provincie wettelijk kan doen. Future proofing, temporiseren van de vergunningen.	Ja

		Milieuplatform IJmuiden Noord (5)	Met de getoonde emissies is onze gezondheid en veiligheid niet automatisch gewaarborgd. Hoogtijd om de vergunning voor de gehele inrichting onder de loep te nemen en aan de huidige milieunormen en wet- en regelgeving te toetsen. De geluidcontouren Industrieterrein Tata Steel dienen niet berekend doch gemeten te worden. Reeds afgegeven vergunningen blijken veel te ruim bemeten te zijn. De werkelijk is vaak “schokkend” anders dan op papier is toegestaan. Herhaaldelijk is nu gebleken dat de OD NZKG bij de uitoefening van haar taken tegen juridische problemen oploopt. De in het verleden verstrekte vergunningen blijken in de praktijk een struikelblok en schreeuwen om herziening.	
		Ban de Brom (7)	*Doorlichten* Schrijnend dat het aanvragen en verstrekken van vergunningen aan Tata maar doorgaat, terwijl U weet dat de gezondheidsrisico’s voor ons enorm zijn.	

			U, die de hoeder van onze gezondheid zou moeten zijn, laat Tata begaan: Tata krijgt 'zo nodig' zelfs een vrijstelling en de vergunningen aanscherpen gebeurt meestentijds niet.	
		Tata Steel (9)	Hoe zien de overheden de versterking / aanscherping van VTH-taken?	
29a. maximale loodemissie verlagen	Zie 28 en 29. Dit wordt meegenomen in de actualisatie van de vergunning.	Bijeenkomst 11 juni 2020 (2)	Lood: Na het RIVM onderzoek van 2019 werd in twijfel getrokken dat gevonden lood van Tata Steel afkomstig is. De vergunning staat een emissie toe van 28.000 kilo. De emissie is nu een stuk lager, maar nog altijd komt de helft van de landelijke loodemissie van Tata Steel. Ook kan Tata als ze dat willen dus weer meer lood gaan uitstoten.	Zie 28 en 29
29b. Pas parapluvergunning aan	Zie 28/29	Dorpsraad Wijk aan Zee (4)	De huidige parapluvergunning van 2007 moet onmiddellijk op de schop. Huidige vergunning gaat voorbij aan nieuwe wetenschappelijke inzichten over milieu en gezondheid en beschikbare technologie. De ellende met Kooksfabriek 2 is daar onder andere het resultaat van. willen verminderen. Dat kan alleen met ingrijpen, een	Zie 28 en 29

			scherpere vergunning en adequate handhaving ervan. Het is onvoorstelbaar dat voortmodderen met de qua ontwerp verouderde cokesfabriek daarin past. Durf, wees concreet en neem de maatregelen die nodig zijn. En gun Tata de duidelijkheid die vereist is zodat zij echt duurzame plannen kunnen maken.	
29c. Geur	Zie 28/29. Zoals in het programma Tata Steel reeds is opgenomen verwachten wij in 2020 een definitief besluit te nemen over geur.	Bijeenkomst 11 juni 2020 (2)	Te ruime vergunning: De vergunning is te ruim, deze moet worden aangescherpt. Of worden nageleefd, bijvoorbeeld het voorschrift voor geur (04.01.12).	Zie 28 en 29
29d. Concrete doelen en ambities door laten werken in vergunning	Zie 28 en 29. NB: De vergunning is gebaseerd op wet- en regelgeving. Wij mogen niet interveniëren in de bedrijfsvoering indien aan wet -en regelgeving wordt voldaan.	Dorpsraad Wijk aan Zee (4)	De omschrijving van het herzien van de vergunning is buitengewoon vaag. Werk ook hier met duidelijke doelen en tijdsfasering. Waarom niet beginnen met een concrete doelstelling voor verlaging van de emissies binnen 5 jaar? Dat zou kunnen meewegen in het besluit van Tata over de revisie van HO6, en als het daarvoor te laat is die daarna van HO7.En samenhangend daarmee de Kooksfabriek 2 en andere grondstof voorbereidingsinstallaties. En	Zie 28 en 29

			waarom niet streven naar nul stofemissie in 2050? Er zijn genoeg landen waar nul emissie de eis is bij de opstart van een fabriek.	
29e. Pas bij vergunningverlening saldering toe ipv NIBM principe	Met het instrument NIBM wordt de wet -en regelgeving toegepast. Saldering wordt alleen toegepast indien niet aan de Europese grenswaarden (immissienorm) kan worden voldaan. Vergunningverlening geschiedt op basis van geldende wet- en regelgeving. Het aanpassen van wet- en regelgeving loopt via Europese of nationale besluitvorming. De OD NZKG kan daar niet zelfstandig eigen keuzes in maken. Zie verder 28/29. Er is continu gesprek en afstemming met de OD NZKG en de OD IJmond, ook voor het opstellen van dit programma en de uitvoering daarvan.	Dorpsraad Wijk aan Zee (4)	Samengevat: Wij dringen erop aan om bij de vergunningverlening per direct te werken met saldering in plaats van met het NIBM principe. Cumulatie van milieueffecten is een permanent probleem voor ons en het wordt totaal genegeerd in de vergunningverlening.	Zie 28 en 29
		Dorpsraad Wijk aan Zee (4)	Geef opdracht aan de Omgevingsdiensten om in nieuwe vergunningen uit te gaan van: - een scherpere fijnstofnorm - vaststelling door bewezen fijnstofemissie en niet berekend op basis van aannames - de NIBM niet zonder meer van toepassing verklaren en uitgaan van de gezondheidssituatie in de IJmond. Tot nog toe negeren de OD's, toch uitvoerders van uw beleid naar wij aannemen, domweg uw	

			voornemen tot een gezondere leefomgeving.	
29f. Stikstof	Tata Steel grenst aan twee stikstofgevoelige natuurgebieden (Noord-Hollands Duinreservaat en Kennemerland-Zuid). De provincie werkt voor deze en andere stikstofgevoelige gebieden aan een gebiedsgerichte aanpak. Tata Steel wordt net als andere belanghebbenden in deze gebiedsgerichte aanpak betrokken. Dit is benoemd in het definitieve programma Tata Steel.	Stichting IJmondig (3)	De huidige Coronacrisis heeft nog duidelijker gemaakt dat er geen prominente plaats kan zijn voor de grootste vervuiler en stikstofuitstoter van Nederland in deze hoedanigheid en tijd. Prominent in een drukbevolkte en -bezochte woonwijk, omringd door Natura2000-gebied met Grijze Duinen met een sense of urgency-status (EU) en een prachtige kust om te wonen en te bezoeken en te leven in een gezonde en veilige leefomgeving.	Ja
		Tata Steel (9)	Level playingfield van cruciaal belang. Idee: overheden brengen het gehele dossier Wet Natuurbescherming in kaart.	
30. Waarom wachten met actualiseren tot komst Omgevingswet?	Zie 28 en 29. Risico gestuurd wil zeggen prioriteren op de belangrijkste (veiligheids)risico's en activiteiten die de meeste impact hebben op milieu/gezondheid.	Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (1)	In onderdeel B geeft u aan dat u met het actualiseren van vergunningen wacht tot de Omgevingswet (naar verwachting in 2021) in werking treedt of dat er wordt geactualiseerd op een risico gestuurde wijze. Het is onduidelijk wat wordt verstaan onder 'risico gestuurde actualisatie'. Tot nu toe horen wij	Zie 28 en 29

			meestal dat de overheid niet ingrijpt in de vergunning omdat er een risico is dat Tata dit met succes juridisch aanvecht. Is dit wat u verstaat onder risico gestuurd? Zo niet, wat wordt er dan onder verstaan en hoe borgt u actualisatie linksom of rechtsom? Hoe wilt u met behulp van de Omgevingswet actualiseren? Is daar al zich op of moet dat proces vanaf 2021 gaan starten. Indien dit laatste het geval is, klinkt het als uitstel en vervolgens afstel.	
31. Geluid is onderbelicht c.q. cumulatie van geluid	In het definitieve programma Tata Steel is ten aanzien van geluid aanvullend opgenomen dat: • Er wordt gekeken naar het opnemen van werkvoorschriften bij het werken met schroot, een bekende bron van geluidsklachten. Dit stond	Westertuinen - Warande/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Geluid en geur blijven onderbelicht.	Ja
		Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (1)	Op pagina 11 wordt ingegaan op hinderaspecten stof, geur en geluid. Kunt u ook de laatste inzichten van RIVM over geluid toevoegen? De WHO spreekt over een aanvaardbaar geluidniveau van 45.	

	reeds in het concept programma. Deze inzet/werkwijze gaan wij waar mogelijk verbreden. • Wij gaan nadrukkelijk met Tata Steel in gesprek over aanvullende concrete geluidsmaatregelen. • In overleg met omwonenden wordt een onafhankelijke deskundige gevraagd het geluidzonebeheermodel te bekijken. Zie blz. 13, 17 en 20.	Ban de Brom (7)	Ban de Brom wil in dit commentaar met nadruk het thema GELUID en GEZONDHEID onder de aandacht brengen. En daarmee ook de ongezonde weerslag die de cumulatie van geluid heeft op onze gezondheid. + Samengevat: Wij vragen met klem het fenomeen 'cumulatie van geluid' wél op te nemen in het definitieve programma Tata Steel 2020-2050 (onder verwijzing naar brief provincie Noord-Holland aan de minister van I&W inzake geluid en de Ontwerp-Luchtvaartnota en laagfrequent geluid TenneT transformatorstation en Tata Steel). Verder verwijzing naar motie Schonis over Omgevingsgeluid.	
31a. Wie gaat over geluid?	Waar het Tata Steel betreft is de provincie het bevoegde gezag voor de vergunning, ook voor geluid. Daarbij moeten wet- en regelgeving (o.a. wet geluidhinder en de aanwijzing als gezoneerd industrieterrein voor geluid) in acht worden genomen.	Vondelkwartier/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Wie gaat er nu precies over de geluidsvergunningen? Dat is het Rijk, en we moeten het Rijk daarop ook durven aanspreken.	Nee, antwoord op vraag/stelling

	Het Rijk gaat wel over de ruimtelijke inpassing van het Tennet Transformatorstation. Vanuit de provincie (OD NZKG) heeft hier een toetsing aan de geluidsruimte via het zonebeheermodel plaatsgevonden.			
31b. Onafhankelijke berekening noodzakelijk (zonebeheermodel)	In het programma is opgenomen dat in overleg met omwonenden een onafhankelijke deskundige wordt gevraagd het zonebeheermodel te bekijken. Zie blz. 13.	Ban de Brom (7)	Tata zorgt té vaak voor té veel herrie, ook 's nachts. U kent vast het recente onderzoek van het RIVM, waaruit blijkt dat geluidsoverlast schadelijk is voor onze gezondheid, schadelijker dan eerder werd aangenomen. De geluidshinder van Tata komt onder meer door de schrootafhandeling (!), AOV, de Oxystaalfabriek, treinen, vrachtverkeer en de warmbandwalserij. NB de walserij, die ook nog eens uitgebreid gaat worden (!). De berekeningen en metingen, worden nu nog steeds gedaan met Tata als hoofdregisseur aan de meetknoppen - wéer de slager die z'n eigen vlees keurt. Die berekeningen en metingen moeten voortaan transparant én door een onafhankelijke partij gebeuren. Het huidige systeem is allesbehalve transparant,	Ja

			niemand die echt begrijpt hoe het in elkaar zit en hoe het werkt.	
31c. geluidruimte is vol	De geluidsruimte in de zone is gesplitst in een zone voor Tata Steel en een zone voor overige bedrijven. De zone voor de overige bedrijven was inderdaad nagenoeg vol. Het Tennet transformatorstation kon worden ingepast omdat een reeds gereserveerde geluidsclaim voor een gasbehandelingsinstallatie is vervallen.	Milieuplatform IJmuiden-Noord/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Heeft van de ODIJ al eens gehoord dat de milieuruimte en de geluidsruimte in de IJmond vol is. Maar dat wordt met de komst van het Tennet transformatorstation alweer onderuit geveegd.	Nee, antwoord op vraag/stelling
31d. Geluid overschrijdt EU-regels en WHO-regels	Er is geen sprake van WHO normen, dit zijn richtlijnen of adviezen. Deze adviezen gaan over de geluidsbelasting van (bijvoorbeeld) woningen, niet zo zeer over emissie van een geluidsbron zoals bijvoorbeeld Tata Steel. Wij zijn bekend met de WHO richtlijnen voor omgevingsgeluid (oktober 2018) en met het rapport van het RIVM (2020) hierover in reactie op de motie Schonis. Voor zo ver het betreft het aanpassen van wettelijk maximaal toegestane geluidsniveaus en andere wettelijk bepaalde zaken is het RIVM rapport gericht aan het Rijk. het Rijk moet nog reageren. Op het gebied van geluid zijn ons geen BREF's of BBT's bekend die worden overtreden.	Stichting IJmondig (3)	Het geluid, gemeten in dB(a), geproduceerd en vergund vanaf het industrie- terrein is vele malen hoger dan de EU-regels (via de BREF/BAT) en WHO-regels toestaan.	Nee, antwoord op vraag/stelling
		Ban de Brom (7)	De WHO normen voor geluid worden NIET gehanteerd, ze worden in het concept plan niet eens genoemd. Laat staan dat Tata van plan is ze na te leven. Hoe kijkt U hiernaar en wat gaat U hieraan doen? Ook dit punt hoort thuis in het programma.	

31e. Nader duiding werkvoorschriften geluid van de OD NZKG	Dit onderdeel van het programma Tata Steel is bedoeld om snel en concreet overlast van een bekende geluidsbron (schrootveld 3) te verminderen. Het betreft een ambtshalve wijziging van de vergunning voor het handelen met schroot, deze is in procedure. Hierin worden voorschriften op genomen om de geluidsoverlast beter te kunnen handhaven door de wijze van handelen vast te leggen. (bijvoorbeeld zaken als maximale valhoogte schroot, maximale hoogte opslag, etc.). De provincie (uitgevoerd door de OD NZKG) is hiervoor het bevoegde gezag. Zie verder 31 voor wat wij concreet willen doen aan het aspect geluid. Voor onze reactie op de vraag naar "de werking van het systeem", zie ook 31b.	Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (1)	Onder het kopje geluid: u geeft aan dat de ODNZKG werkvoorschriften kan opleggen. De vraag is: is dat gebeurd? En zo nee, waarom niet? Wie bepaalt of de werkvoorschriften worden opgelegd? En waarom wordt dit in het kader van gezondheid niet standaard gedaan? Wat zijn de concrete doelen m.b.t. geluidvermindering? Kunt u een onafhankelijk onderzoek ondersteunen naar de werking van het systeem, zowel berekenen als meten?	Nee (maar zie 31 en 31b)
31f. Piekgeluiden	De manier waarop piekgeluiden moeten worden meegerekend in het geluidzonebeheermodel wordt voorgeschreven door de wet Geluidhinder. Tata Steel is niet vrij om piekgeluiden te produceren. Geluidpieken zijn via de vergunning gemaximeerd als een waarde die 10 dB(A) hoger is dan het	Ban de Brom (7)	Door piekgeluiden schrikken mensen wakker of ze worden erdoor in hun slaap gestoord, zonder dat ze zich daar direct bewust van zijn. De mensen in Wijk aan Zee lijden ernstig onder die piekgeluiden. Tata is nagenoeg vrij om piekgeluiden te mogen produceren. Ook wat dit	Nee (maar zie 31)

	langtijdgemiddeld beoordelingsniveau voor de etmaalperiode. Zie verder 31.		betreft staan de omwonenden als Klein Duimpje tegenover de herriemakende Reus. En de overheid blijft stil.	
32. Veel activiteiten zijn onvergund	Zie 28 en 29.	Stichting IJmondig (3)	Dag in-dag uit ongezonde overlast voor de leefomgeving, milieu en omwonenden van Tata Steel/Harsco. Deze vindt (on)vergund plaats. Adequaat toezicht en handhaving ontbreken tot nu toe. Wat zorgt voor een onveilige en ongezonde leefsituatie. In onze regio rond Tata/Harsco komt kanker meer voor dan in de rest van Nederland volgens de statistieken.	Zie 28 en 29
32a. Dakemissies Oxystaalfabriek	In het onderzoek van SPPS naar de vergunning van o.a. de Oxystaalfabriek wordt ook gewezen op emissies. Zoals aangegeven in de reactie op dit rapport onderzoekt de OD NZKG nu of het mogelijk is om het aantal dakemissies in de vergunning verder te begrenzen. Verder werkt Tata Steel aan een tertiaire afzuiging bij de Oxystaalfabriek om stofemissies te verminderen. De tertiaire afzuiging en de opvolging van de onderzoeken naar de vergunning zijn benoemd in	Stichting IJmondig (3)	Bij de Oxystaalfabriek, zijn meer dakemissies dan vergund. Het dak staat altijd te ventileren en daarbovenop komen nog eens procesverstoringen in de vorm van grote rookwolken (zeer zorgwekkend en veel meer dan vergund).	Ja

	het definitieve programma. Zie blz. 17 en 19.			
32b. rauwe Kooks emissies	Emissies door rauwe Kooks zijn niet toegestaan. De OD NZKG treedt hier sinds begin 2020 met een last onder dwangsom tegen op. Deze wordt bij overtredingen ook verbeurd.	Stichting IJmondig (3)	De - onvergunde - rauwe kooksemissies van Tata hebben een duidelijk negatief gezondheidseffect op de omwonenden in de omgeving zoals in Velsen.	Nee, antwoord op vraag/stelling
32c. Ventileren Hoogovens 6 en 7	Tata Steel heeft aangegeven door middel van "Smidse kappen" deze emissies te willen verminderen. In het programma Tata Steel is nu opgenomen dat wij in overleg gaan met Tata Steel om te onderzoeken of een snellere realisatie van deze maatregel mogelijk is. Zie blz. 19.	Stichting IJmondig (3)	Ontstoffing Hoogovens 6 en 7. Structureel wordt er geventileerd naar de buitenlucht via het ovenhuis tijdens het wisselen van tapgaten (niet vergund). (Verzoek tot handhaving en zienswijze afgewezen, beroep bij (HAC) loopt.)	Ja
32d. Stof	De LOD's en het daarbij behorende verscherpte toezicht blijft zolang als nodig van kracht. In het Uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020 - 2022 wordt ook aandacht besteed aan de beperking van stofverspreiding.	Stichting IJmondig (3)	Het vrijkomen van grote hoeveelheden onvergund stof vindt nog steeds plaats bij Harsco. Diverse LOD van kracht, helaas te weinig toezicht.	Nee, antwoord op vraag/stelling en reeds opgenomen in programma
33. Handhaving Rauwe kooks	Emissies door rauwe kooks zijn niet toegestaan. De OD NZKG treedt hier sinds begin 2020 met een Last onder Dwangsom tegen op. Deze wordt bij overtredingen ook verbeurd.	Stichting IJmondig (3)	Kooks 1 en 2 gasfabrieken. Dit betreffen zeer zwaar verouderde afgeschreven fabrieken. Waarbij tijdens het garen en wisselen van de kooks zeer veel gevaarlijke stoffen vrijkomen in de leefomgeving en belendende beschermde natuurgebieden (door kierende wanden en	Nee, reeds opgenomen in programma.

			deuren) zoals PAK's. Tevens komen er tijdens dit proces zeer regelmatig ongare kooks uit de ovens (niet vergund). (Verzoek tot handhaving en inmiddels is een LOD hiervoor opgelegd.)	
		Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	Wat betreft de handhaving op rauwe kooks: wat is de stand van zaken? Hoe vaak vindt handhaving plaats? De klachten nemen eerder toe dan af, maar voor zover wij het hebben begrepen is er geen enkele dwangsom opgelegd. Hoe borgt u dat een LOD geen doel op zich wordt?	
34. Meer handhaving en toezicht	In het Uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020 – 2022 van de OD NZKG wordt ook ingezet op intensivering en versterking van handhaving en toezicht. Hier wordt extra capaciteit voor beschikbaar gesteld.	Bijeenkomst 11 juni 2020 (2)	Handhaving: Meer milieu inspecteurs en meer onverwachte controles. Bewoners constateren zelf vaak overtredingen (foto's). De OD NZKG komt niet vaak genoeglangs om dit zelf waar te nemen, daar is te weinig capaciteit voor. Dat wringt.	Ja
		Stichting IJmondig (3)	Duizenden geur-, stof- en geluidklachten in de woon- en leefomgeving rond Tata, waarbij tot op heden nooit een duidelijke verklaring komt omtrent de mogelijke gevaren voor de Volksgezondheid. Gerichte en	

			adequate actie m.b.t. toezicht en handhaving wordt niet ondernomen en is vereist in het belang van de gezondheid, leefomgeving en milieu van omwonenden en omgeving.	
35. Maatregelen ZZS/radioactiviteit	Zinkrijk hoogovengasstof wordt aangemerkt als Zeer Laag Radioactief Afval (ZELA). De bevoegdheid hiervoor ligt bij de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS). Tata Steel heeft op 4 juli 2018 een vergunning gekregen van de ANVS om reststoffen van het staalproductieproces af te voeren naar de deponie Afvalzorg Nauerna. Daarnaast heeft Tata een complexvergunning KEW (medio 2013) waaronder o.a. alle rest- en afvalstoffen aanwezig op het terrein vallen. Op beide vergunningen wordt toezicht gehouden door de ANVS. De vergunningen en verdere technische toelichting zijn hier te vinden (onder het kopje “algemeen”, beantwoording technische vragen en bijlage 1 en 2).	Stichting IJmondig (3)	Zinkrijk Hoogovengasstof bevat radioactief Polonium, onbekend is waar de opslag nu is. Zijn er maatregelen getroffen ter voorkoming van verwaaiing van ZZS (Zeer Zorgwekkende Stoffen) tijdens met name harde wind? (Verwerking hiervan valt onder de Kernenergiewet).	Nee, antwoord op vraag/stelling
36. Milieujaarverslagen TS geven ander beeld dan overzicht incidentenmeldingen	Het overzicht incidentenmeldingen is een andere informatiebron dan het milieujaarverslag. De toezichthouder (OD NZKG) gebruikt beide bronnen	Stichting IJmondig (3)	Recentelijk overzicht van 1700 incidentenmeldingen door Tata aan de ODNZKG laat zien dat er zeer zorgwekkend veel meer	Nee, antwoord op vraag/stelling

	om te bepalen of toezichthoudende acties nodig zijn. Als beide informatiebronnen geen eenduidig beeld laten zien, kan dit aanleiding zijn om dit nader te onderzoeken.		vervuiling (stank en stoffen) de lucht 'ingeslingerd' wordt dan in de jaarlijkse Milieurapportages genoemd wordt. Het Milieujaarverslag laat uitsluitend 'normale' bedrijfsvoering zien.	
37. Nadere duiding onderzoek Randstedelijke Rekenkamer	Op 17 juni 2019 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland een motie aangenomen om een onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren naar de kwaliteit van de VTH-taken bij Tata Steel en Harsco, waarbij de Randstedelijke Rekenkamer expliciet wordt genoemd. Dit is voor de Randstedelijke Rekenkamer aanleiding geweest om een onderzoek te starten naar de kwaliteit van de uitvoering van vergunningverlening, toezicht en handhaving bij Tata Steel en Harsco. Het onderzoek is thans nog niet opgeleverd en kan daarom geen onderdeel zijn van het programma. Zodra het onderzoek wordt afgerond zullen wij de aanbevelingen en conclusies bestuderen en waar van toepassing meenemen.	Westertuinen/Warande (8)	Blz. 12. Wat is de opdracht, wat wordt er verwacht van dit onderzoek, waar is dat alles te vinden? Eventueel link toevoegen, en anders tekst.	Nee, antwoord op vraag/stelling
		Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	Met betrekking tot het onderzoek van de Randstedelijke Rekenkamer. Wij verzoeken u op te nemen dat de resultaten ook onderdeel worden van het programma en niet beperkt blijven tot het programma VTH taken Tata Steel van de ODNZKG.	
38. Lozing ZZS in water	Rijkswaterstaat is bevoegd gezag en vergunningverlener voor Tata Steel voor diverse watervergunningen voor het lozen van gezuiverd afvalwater. Hierbij wordt voldaan aan de vereiste	Stichting IJmondig (3)	Het Milieujaarverslag laat duidelijk zien, dat er zeer zorgwekkend grote hoeveelheden zware metalen (meer dan 100.000 kg) via	Nee, antwoord op vraag/stelling

	nationale en Europese wet- en regelgeving. Door o.a. het uitvoeren van afvalwaterbemonsteringen, inspecties van installaties, inspecties in het veld en vanuit de lucht wordt hier door Rijkswaterstaat ook nauw op toegezien. Momenteel worden de watervergunningen geactualiseerd. Deze actualisatie wordt door Rijkswaterstaat aangegrepen om in samenspraak met Tata Steel te bekijken of er verdergaande maatregelen mogelijk zijn die de waterkwaliteit verder ten goede komen.		waterafvoer op de Noordzee worden geloosd. (De vergunning valt onder Rijkswaterstaat).	
39. Vermoeden dat TS niet alle incidenten daadwerkelijk meldt.	Tata Steel is verplicht alle incidenten te melden bij het bevoegd gezag, dat wil zeggen bij de OD NZKG en voor water bij Rijkswaterstaat. Het indienen van klachten, waaronder het toesturen van foto's is voor de OD NZKG een belangrijke informatiebron om bij Tata Steel opheldering te vragen of er zich mogelijk iets ongewoons heeft voorgedaan. Als blijkt dat er een incident heeft plaatsgevonden die niet gemeld is, kan Tata Steel hier formeel op aangesproken worden. Vervolgens kan als dat nodig is – als dit bijvoorbeeld vaker gebeurt - verdere handhaving volgen.	Stichting IJmondig (3)	Onze indruk is dat er niet consistent incidenten gemeld worden door Tata/Harsco. Diverse keren is Tata betrapt hierop. Waarvan foto's van overtredingen van de vergunning(en) getuigen, die niet bij het bevoegd gezag gemeld waren. Uit ons langdurig onderzoek blijkt duidelijk dat niet alle verantwoordelijke managers bij Tata/Harsco het nodig vinden alle milieudelicten te melden. Wat gemist wordt is een just culture en een reporting culture.	Nee, antwoord op vraag/stelling

40. Roadmap 2030 bestaat voor grootste deel uit achterstallig onderhoud	In onze eerdere reactie aan Tata Steel hebben wij aangegeven de Roadmap onvoldoende te vinden. Dat hebben wij in het conceptprogramma reeds nogmaals bevestigd.	Stichting IJmondig (3)	De Tata Roadmap 2030 bestaat voor het grootste deel uit achterstallig onderhoud en zal in deze huidige tijd zeker niet waargemaakt kunnen worden.	Nee, reeds opgenomen in programma
40a. Duidelijkheid gewenst	Het doel van het programma is om de negatieve effecten van Tata Steel op de gezondheid en veiligheid zoveel mogelijk te verminderen.	Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	Wat betreft de *roadmap*: kunt u aangeven dat niet alleen de inwoners duidelijkheid willen over de gezondheidseffecten van Tata Steel, maar dat de overheden dit ook willen. Sterker nog: kunt u expliciet aangeven dat al bekend is dat de uitstoot van Tata Steel negatieve effecten heeft op de gezondheid van inwoners. Het is al bekend dat Tata Steel stoffen uitstoot die ongezond zijn.	Nee, antwoord op vraag/stelling
41. NOx niet verlaagd om economische motieven	Er liepen twee rechtszaken over de uitstoot van NOx door Tata Steel tussen de provincie en de ILT. Eén zaak gaat over de windverhitters bij Hoogoven 7. De vraag daarbij is of de provincie zoals zij heeft gedaan mocht beslissen tot een hogere waarde voor de uitstoot van NOx op grond van de uitzondering voor de situatie dat 'de techniek het bereiken van gestelde (Europese) normen in de praktijk niet mogelijk maakt'. Wij wachten de uitspraak van deze zaak af.	Stichting IJmondig (3)	Noodzakelijke aanpassingen om de Nox-uitstoot te verlagen worden niet uitgevoerd wegens economische motieven. (ILT in beroep.)	Nee, antwoord op vraag/stelling of reeds onderdeel programma

	De andere zaak ging over de vraag of een kosteneffectiviteitsonderzoek bij de Pelletfabriek wel of niet verplicht kan worden gesteld. Nu dit onderzoek reeds is opgeleverd is deze rechtszaak door de rechter niet-ontvankelijk verklaard. Zie over de Pelletfabriek verder blz. 19 van het programma.			
42. Gemiste kans nieuwe oven warmbandwalserij	De vergunningaanvraag voor de warmbandwalserij is beoordeeld op basis van geldende wet- en regelgeving. Op basis van deze regelgeving was er geen mogelijkheid dit formeel af te dwingen.	Stichting IJmondig (3)	Gemiste kans - en niet in het belang van de gezondheid, leefomgeving en het milieu van omwonenden en omgeving gehandeld - bij de vergunningaanvraag van de nieuwe oven voor de warmbandwalserij. Het wordt namelijk geen HR++ ketel, maar er is gekozen voor installatie van hetzelfde verouderde type.)	Nee, antwoord op vraag/stelling
43. Pelletfabriek zonder doekfilter niet conform BBT	Zie ook 41. De betreffende BBT gaat over NOx, niet over een doekfilter. De vraag in de rechtszaak met de ILT was of een kosteneffectiviteits-onderzoek verplicht kan worden of niet.	Dorpsraad Wijk aan Zee (4)	Pelletfabriek werkt zonder doekfilter, dat is niet conform BBT.	Nee, antwoord op vraag/stelling (zie ook 41)
44. Suggesties (fijn)stofuitstoot vermindering	Zoals in de brief over het onderzoek naar de vergunning van de Kooksfabrieken is aangegeven onderkennen wij ook dat de Kooksfabrieken zijn verouderd, dat niet de nieuwste technieken worden	Dorpsraad Wijk aan Zee (4)	Fijnstofoverlast door lokale bronnen wordt in de IJmond voor bijna 90 procent veroorzaakt door Tata Steel. En het leeuwendeel daarvan komt van oppervlaktebronnen. De	Ja (deels)

	toegepast en dat met name Kooksfabriek 2 hinder veroorzaakt. De realiteit is echter ook dat wij vooralsnog niet in de (juridische) positie zijn om de nieuwste technieken af te dwingen dan wel Kooksfabriek 2 te sluiten. Zie ook punt 61. Onze inzet voor windschermen/overkapping/afdekken van belangrijke open stofbronnen is nu in hoofdstuk 5 van het programma opgenomen. Zie blz. 20. Ten aanzien van de Pelletfabriek, zie punt 41/blz. 19 van het programma).		Dorpsraad doet u enkele dringende suggesties waarmee juist deze stofuitstoot verminderd kan worden: - Sluiting van Kooksfabriek 2 - Plaatsing van windschermen of (nog beter) overkappingen - Sluiting van de Pelletfabriek - Het verplicht verlagen van de slakbergen of ze overdekken.	
45. Fijnstof is groter probleem dan nu geschetst wordt.	Dat de grootste bijdrage van (fijn)stof komt van open bronnen is gebleken uit het “bronnenonderzoek” uitgevoerd door de DCMR (2010). Maatregelen die de emissie van stof verminderen (in algemene zin) dragen daarom ook bij aan de vermindering van fijn stof. Op basis van deze ZZS inventarisatie kunnen, bij overschrijding van normen, minimalisatie-vereisten in de vergunning worden vastgelegd om de uitstoot van deze stoffen te beperken. Hiermee wordt tevens de	Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	Fijnstof is 1 van de grote problemen. Het is volstrekt onduidelijk hoe u het verminderen van de emissie van fijnstof bij Tata Steel als grootste bron gaat aanpakken. Als het resultaat een gezamenlijk afgestemde reactie betreft dat is dan bij het uitkomen van het ultrafijnstof rapport van RIVM al mislukt.	Nee, reeds onderdeel programma
		Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	Onder het kopje fijnstof: waaruit blijkt dat de grootste bijdrage van stof komt van open bronnen op het terrein? Kunt u dat	

	emissie van deze stoffen in de vorm van fijnstof beperkt. Overigens blijkt, met fluctuaties, uit het meest recente Datarapport luchtkwaliteit IJmond van 2019 een meerjarige dalende trend van o.a. fijnstof in de omgeving van Tata Steel.		onderbouwen? Wat zijn de bijdragen van de fabrieken? En de onvergunde uitstoten, zoals bij de ontstoffing van de Hoogovens? Of is daar geen zicht op? Waar komt deze stelligheid vandaan?	
46. Gezondheid door laten werken in VTH	VTH is één van de instrumenten van het programma Tata Steel die wordt ingezet om het doel van het programma Tata Steel te bereiken: Het zoveel mogelijk verminderen van de negatieve effecten van Tata Steel op de gezondheid en veiligheid in de IJmond. Zie hoofdstuk 5 van het programma. Allerlei wetten, regels en normen die in een vergunning concreet worden toegepast bij Tata Steel ontlenen hun bestaansrecht aan de bescherming van milieu/gezondheid. Die zelfde wetten, regels en normen begrenzen tegelijkertijd de mogelijkheden om met een vergunning op emissies (gezondheid) te sturen. Wet- en regelgeving schrijft voor wat wij wel en niet met VTH kunnen doen.	Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	Waarom wordt niet aangegeven dat ook in de nieuwe vergunning ingezet wordt op gezondheid? Op dit moment wordt gezondheid niet geborgd in de vergunningen, ook niet in nieuwe vergunningen. Steeds wordt aangegeven dat iets (juridisch) niet kan. Steeds worden handhavingsverzoeken afgewezen en verteld de ODNZKG ons dat zij alles doen wat ze kunnen. Het lijkt erop alsof er angst is voor het maken van fouten of het toegeven daarvan. Dit staat verscherping van regelgeving en vergunningverlening in de weg en daarmee de verbetering van de gezondheid van de inwoners van de IJmond. De recente bijeenkomsten bij de hoor- en adviescommissie n.a.v. afwijzing	Zie 15, 28 en 29.

	De GGD Kennemerland en de OD NZKG kunnen elkaar versterken. In het programma zijn hier verschillende voorbeelden voor genoemd. Zie verder bij 15.		van handhavingsverzoeken zijn hier voorbeelden van.	
47. Hinderaspecten ook gezondheidseffecten	Zie 2. Wij nemen dit mee in de afbakening van “gezondheid en veiligheid” in het kader van het programma Tata Steel.	Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz.(4)	In het kader noemt u het woord “hinderaspecten”. Kunt u daar aan toevoegen: hinderaspecten die een risico voor de volksgezondheid betreffen? Of op een andere wijze aangeven dat het hier gaat om meer dan alleen hinder.	Zie 2
48. Nadere duiding huidige geurvergunning.	Wij verwachten begin 2021 een definitief geurbesluit te nemen. Niet alleen gebaseerd op klachten, maar ook op basis van nader geuronderzoek. In het ontwerpbesluit van 2018 staat dat een bepaalde geurmaatregel bij Hoogoven 6 wordt ingetrokken omdat toen is gebleken dat die een marginaal effect oplevert tegen hoge kosten.	Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	Onder het kopje geur: U geeft aan dat er in 2018 een ontwerpbeschikking is afgegeven voor een acceptabel geurniveau. Klopt het dat daarbij de geurcontour is verruimd omdat er minder klachten waren? Kunt u in dit programma besluiten dat minder ontvangen klachten nooit meer een reden mag zijn om een vergunning of contour te verruimen. Het aantal klachten zegt namelijk helemaal niets over de hinder en de schade voor de gezondheid. Mensen zijn klaagmoe of hebben andere redenen (angst voor represailles bv) om niet te klagen.	Nee, reeds onderdeel programma

		Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	Wat zijn de concrete doelen m.b.t. geur vermindering? En kunnen deze integraal opgenomen worden in dit programma zonder dat verwezen hoeft te worden naar andere plannen. Hoe worden de Kooksfabrieken aangepakt?	
		Tata Steel (9)	Hoe normstelling op geur?	
49. Nadere duiding kosteneffectiviteit	De manier waarop kosteneffectiviteit wordt berekend volgt uit het landelijk geldende Activiteitenbesluit, dat geeft de kaders aan. De OD NZKG beoordeelt dergelijke onderzoeken die door Tata Steel zijn uitgevoerd vervolgens om te controleren of deze volgens de geldende regels zijn uitgevoerd.	Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	Op pagina 12 gaat u in op het onderwerp kosteneffectiviteit. Wie bepaalt of er sprake is van kosteneffectiviteit? Wij krijgen de indruk dat vooral Tata Steel zelf bepaalt dat een en ander niet kosteneffectief is. Vind u ook niet dat een dergelijke afweging door een onafhankelijk derde getoetst moet worden?	Nee, antwoord op vraag/stelling
50. Nadere duiding werking BREF/BBT	De betreffende overkapping in Italië is niet vanuit de BBT juridisch afdwingbaar maar is voor een belangrijk deel gefinancierd door de overheid. Onze inzet is de Europese Commissie te laten onderzoeken of een dergelijke overkapping in Europa als BBT kan worden opgevoerd. Dit is in het definitieve programma duidelijker beschreven. Zie blz. 19.	Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	Hoe kan het zijn dat in Italië wel een maatregel mogelijk is om overkapping af te dwingen en het hier maar niet lukt? Wanneer wordt de BREF herzien? Is het verzoek aan de Minister al verstuurd? Hoe kunt u borgen dat er pro actief gehandeld wordt en niet re actief en afwachtend? Graag zien wij dergelijk acties is een activiteiten en planningsoverzicht opgenomen.	Ja

		Tata Steel (9)	Er wordt gerefereerd aan overkapping van mengvelden in Taranto, Italië. Hoe ga je om met ambities boven de huidige normering en de financiële consequenties daarvan?	
51. Nadere duiding pilot SLA.	De betreffende pilot industrie betreft het opstellen van beleid t.b.v. scherp vergunnen voor verankeren in provinciaal en gemeentelijk beleid. Daarnaast vindt een nadere juridische verkenning plaats naar scherp vergunnen. In deze verkenning worden de juridische mogelijkheden en houdbaarheid van een kader met als doel scherper vergunnen te verankeren in beleid onderzocht. Dat moet worden afgerond alvorens wij op een goede en houdbare wijze dergelijk beleid vast kunnen stellen. Afronding van de pilot wordt verwacht in 2021. Zie verder 28 en 29.	Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	Waarom bepaalt u pas op basis van de uitkomsten van een pilot of aanvullend beleid vast te stellen in het kader van de *pilot* Schone Lucht Akkoord? Terwijl elke actie nu gezondheidswinst oplevert? Wanneer is de pilot Schone Luchten Akkoord gereed en hoe kunt u pro actief handelen?	Nee, antwoord op vraag/stelling

Nr. vraag/opmerking Spoor 3: lange termijn	Voorstel reactie colleges GS en/of B&W IJmondgemeenten	Indiener	Opmerking/zienswijze/inbreng	Aanpassing in programma
52. Samenwerken aan een Tata 2.0 (en NZKG)	Samen toewerken - ieder vanuit zijn rol en taak - naar een gezamenlijk beeld kan de lange termijn ambitie versnellen.	Dorpsraad WaZ/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	De suggesties is om aan de slag te gaan met de feiten. Tata moet blijven, maar er moet een balans zijn. Samen werken aan een 'Tata 2.0', er kan iets moois ontstaan. Plannen laten maken door 'wijze' mensen, waarbij research belangrijk is (innovatie/ technologie kennis van binnenuit benutten).	Nee, antwoord op vraag/stelling
		Ondernemersvereniging IJmond/ bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Het Noordzeekanaal gebied: het is belangrijk om zicht te houden op de energietransitie en beschikbare ruimte. Als we een revitalisering in het hele gebied gaan doorvoeren, en aan een gezondere omgeving gaat werken, dan heb je meerdere bedrijven nodig. Hoopt dat de balans in acht genomen wordt. Financiën is hierbij van belang. Samen een plan maken.	
53. Concrete lange termijn afspraken met Tata Steel maken en	Toekomstplannen en de lange termijnstrategie zijn per definitie onzeker. Het is niet volledig te voorspellen op welke manier de techniek zich ontwikkeld in de komende decennia.	IJmondig/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Afspraken maken met Tata Steel over prestaties/innovaties. Gebruik maken van de aanwezige technologische kennis: dit is slim voor Tata en levert winst voor de	Ja

kritisch beoordelen	Klimaat en Energie en een duurzame economie zijn belangrijke drijfveren achter de lange termijn strategie in het NZKG gebied. Op de lange termijn kunnen ontwikkelingen en ambities voor verduurzaming/energietransitie en gezondheid samen gaan omdat nieuwe technieken en fabrieken met minder emissies gepaard gaan. Hoe dit zich tot elkaar verhoudt en wat de inzet is vanuit de overheden voor de lange termijn is duidelijker verwoord. Zie hiervoor hoofdstuk 6 van het programma, vanaf blz. 23. NB: Het is niet aan de provincie of gemeenten om aan te geven welke technologie Tata Steel precies moet gaan gebruiken of hoe de bedrijfsvoering er precies uit moet zien. Dit is aan Tata Steel zelf.		gezondheid. Echter is dit wel afhankelijk van de bedrijfsvoering van Tata. Het is niet afdwingbaar.	
		Vondelkwartier/ bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Techniek is niet het probleem. Het gaat voornamelijk om bedrijfseconomie. De techniek moet zo snel mogelijk geïmplementeerd worden, waar geld voor nodig is.	
		Dorpsraad Wijk aan Zee (4)	Samengevat: Het programma gaat uit van de onzekere toekomstplannen van Tata Steel. Dat impliceert dat Tata Steel een groot bedrijf blijft. Door slappe houding overheid wordt Tata Steel hier toe verleidt, grenzen overheid zijn bepalend voor toekomstplannen Tata Steel. Er zijn andere scenario's voor Tata Steel denkbaar dan met stijging productie in huidige vervuilende setting. Het programma gaat mee in keuze Tata Steel, dat is een kortzichtige politieke keuze die uiteindelijk meer schade berokkent aan de IJmond (bijlage 3). Vraag is of onverantwoorde ruimte die bedrijf nu heeft niet de levensvatbaarheid van Tata Steel aantast.	

54. Winst investeren in omgeving	Als overheden stellen wij kaders, bijvoorbeeld via de vergunning. En via ander beleid en regelgeving wil de overheid o.a. bedrijven in een gewenste richting van verduurzaming te bewegen.	Vondelkwartier/ bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Tata moet blijven, maar er moet op een schone manier geproduceerd worden. We moeten van het aardgas: dit kost geld en ga je niet terug verdienen. Het gaat ons geld kosten als Tata moet blijven. Er is investering nodig. De winst gaat nu naar het buitenland, zou geïnvesteerd moeten in de omgeving. Hier hebben wij geen invloed op.	Nee, antwoord op vraag/ stelling
		Dorpsraad WaZ /bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Er hangt een prijskaartje aan klimaat. Maar ook aan gezondheid. Daar is men zich niet zo bewust van. Het realiseren van de doekfilters is door het werk van de dorpsraad gelukt, maar dat ging moeizaam.	
55. Focus en innovatie	Innovatie is van belang, met name voor de lange termijn. Deze innovatie is nodig voor de economische levensvatbaarheid, om te voldoen aan de eisen die worden gesteld aan CO_2 uitstoot en om ook op de lange termijn de negatieve effecten van Tata Steel op de gezondheid zoveel mogelijk te verminderen.	Dorpsraad WaZ /bijeenkomst 17 juni 2020 (4)	Innovatie zou zo mooi zijn. En richt je daarbij op de goede onderdelen bij Tata. Een beetje vervuiling accepteert de omgeving wel.	Nee, antwoord op vraag/ stelling
56. Benchmark /alternatieven	De overheden die het programma Tata Steel met elkaar opstellen stellen hebben primair de rol van kadersteller en hoeder van de gezondheid en het	IJmondig/bijeen komst 17 juni 2020 (1)	Een economische benchmark is interessant. Feasibility: hoe economisch vatbaar is Tata in de	Nee, antwoord op vraag/ stelling

lange termijn plannen	milieu, dat verbeteren is de doelstelling. Dit binnen de kaders van wet- en regelgeving die weer voor ons gelden. Hoe Tata Steel dat precies doet, met welke technologie en bedrijfsvoering en hoe dat economisch rendabel is te maken in internationaal verband is primair aan Tata Steel zelf. Zie verder hoofdstuk 6.		huidige staat? En: wat wordt er in de IJmond geproduceerd en hoe?	
		Bijeenkomst 11 juni 2020 (2)	Verduurzaming/Toekomst Tata Steel: Tata Steel heeft voor 2050 ambities en toekomst schetsen voor CO2 neutraal staal. Deze worden door overheden als waar en goed aangenomen, maar er zijn ook alternatieven. Daar moet ook over worden nagedacht i.p.v. aannemen wat Tata Steel naar voren brengt.	
		Individueel persoon (6)	Het concept programma zou aan waarde winnen als er een eigen visie over haalbare alternatieven voor de staalindustrie in Nederland beschikbaar zou zijn. Nu wordt slechts een extrapolatie van Tata zelf als uitgangspunt genomen (waarvan naar ik meen de haalbaarheid economisch gezien zeer twijfelachtig is).	
		Dorpsraad Wijk aan Zee (4)	Balans beteken een verantwoordelijke overheid die de grens voor het bedrijf bijstelt en een bedrijf dat alternatieve toekomstscenarios onderzoekt. Tata Steel in IJmuiden van een vervuilend almaar doorgroeiend halffabrikaten exporterende onderneming tot een toekomstbestendig hoogwaardig	

			technologiebedrijf op een passende schaal maken. Passend in een leefbare omgeving; passend bij de Nederlandse klimaatbijdrage en passend bij de hoogwaardige markten in Europa.	
		Dorpsraad Wijk aan Zee, bijlage 3 + aanvullend over de maatschappelijke gezondheidskosten van luchtverontreiniging (4)	Samengevat: Vraag aan de regionale overheden om zich te verdiepen in alternatieve toekomstscenario's voor Tata Steel. En met de wetenschap dat er alternatieven zijn moet de overheid de rug rechten en grenzen stellen aan de onverantwoorde inbreuk op gezondheid en milieu. En verder om te kijken of belasting op luchtverontreiniging een haalbare oplossing is.	
57. Meer duiding HIsarna	De ruimte voor de productie moet Tata Steel zelf vinden binnen de voorwaarden van de vergunning en de vergunde (productie) ruimte. Dit betreft verder technische vragen die reeds langs andere weg zijn beantwoord aan de indieners.	Dorpsraad WaZ /bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Er is sprake van luchtfietserij voor de toekomst. HIsarna zou leiden tot CO2-reductie. Dat is echter niet waar, er komt een extra fabriek bij die ook uitstoot. Nergens staat dat er dan ook iets afgaat. Als HIsarna er komt moeten er voorwaarden komen over het afstoten van oude vieze fabrieken.	Nee, antwoord op vraag/ stelling. Verder technische vragen die langs andere weg reeds zijn beantwoord.
		Bijeenkomst 11 juni 2020 (2)	HIsarna: Wordt gepresenteerd als een duurzame en goede	

			ontwikkeling, maar nu is het in ieder geval “extra” naast de Hoogovens die er reeds staan. Bovendien wordt deze technologie naar India verplaatst.	
		Stichting IJmondig (3)	HIsarna, verzoek tot intrekking vergunning loopt.	
		Dorpsraad Wijk aan Zee (4)	Ook in de opzet met HIsarna blijven de hoogovens nog steeds produceren, zeker in de proefopstelling waaraan u refereert met een productie van circa 1 miljoen ton. Tata Steel mag dit immers van u in aanvulling op de huidige productie maken.	
		Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	Verder spreekt u over HIsarna en dat dit belangrijke voordelen kent voor de gezondheid omdat er dan minder emissies zijn. Wij vragen u dit nader te duiden. Als HIsarna komt en wordt gebruikt bovenop de al bestaande productie, dan is er niet minder, maar (totaal) meer emissie. Wij vragen ons ook af hoeveel minder emissie van bijvoorbeeld fijnstof een HIsarna heeft ten opzichte van de huidige productiemethode. Heeft u daar inzicht in? En geldt dit ook voor de proefsituatie? Is de proefsituatie milieuneutraal? Wij	

			weten ook dat HIsarna veel geluidsoverlast geeft. Heeft u daar inzicht in?	
58. Wat als lange termijn strategie TS niet realiteit worden?	Er is op een paar punten een begin van concretisering van de ambities van Tata Steel voor de lange termijn. Met het project Athos krijgt de afvang van CO_2 vorm, met het project Hermes wordt gewerkt aan een proefproject voor de productie van waterstof. En er wordt gewerkt aan de HIsarna fabriek. Zoals in hoofdstuk 6 is beschreven vinden wij dat de plannen van Tata Steel voor de lange termijn concreter moeten in termen van tijd en investeringen.	Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	Blz. 14: Wat is het scenario vanuit de overheid als deze ambities van Tata Steel, die nog op geen enkele wijze organisatorisch en financieel vertaald zijn geen realiteit worden? Hoe borgt u dan uw wettelijke taak om de gezondheid van de inwoners te beschermen? Kunt u de stelling dat fijnstof emissies zullen verminderen dan wel stoppen onderbouwen? Waar is deze aanname op gebaseerd?	Nee, reeds opgenomen in programma
		Individueel persoon (6)	het stuk ademt sterk de behoefte van de betreffende overheden om de gepercipieerde ambitie van Tata IJmuiden mogelijk te maken. Dat is leidend.	
59. Is steun aan bedrijf gezien de huidige problematiek wel een optie?	Als het gaat om verduurzaming en energietransitie dan zijn er verschillende nationale en Europese financieringsmogelijkheden waar Tata Steel reeds een beroep op kan doen. Bijvoorbeeld de SDE++ regeling en Europese fondsen. Zoals in hoofdstuk 6 is opgenomen heeft overheid een rol in het realiseren van de benodigde infrastructuur voor de energietransitie. Dit zijn beleidsinstrumenten, waarmee op de langere termijn wordt gewerkt aan een gezondere IJmond.	Bijeenkomst 11 juni 2020 (2)	Steun voor Tata Steel: Er zijn verschillende moties ingediend (gemeenteraden en Tweede kamer) die gaan over steun voor Tata Steel, gezien de huidige economische omstandigheden. Daar wordt de verduurzamingsopgave/ energietransitie van Tata Steel vaak aan gekoppeld. Vraag is of je dergelijke steun aan Tata Steel	Nee, antwoord op vraag/ stelling

			moet overwegen met de huidige problemen rond milieu, emissie en gezondheid.	
60. Hoort CO2 wel in dit programma?	Het klopt dat CO_2 reductie geen directe effecten heeft op de gezondheid of leefbaarheid in de omgeving van Tata Steel. Het is echter wel een belangrijke factor omdat er op landelijk en Europees niveau sterk wordt gestuurd op CO_2 reductie. Op de langere termijn hebben de stappen die door Tata Steel gezet moeten worden voor CO_2 reductie en de energietransitie als bijkomend voordeel minder emissies en daarmee minder negatieve effecten op de gezondheid. CO_2 is daarmee een belangrijke aanjagende factor, ook voor andere emissies en dus voor een gezondere leefomgeving. Dit is duidelijker beschreven in hoofdstuk 6 van het programma. Zie vanaf blz. 23. Ten aanzien van de gerapporteerde CO_2-uitstoot: De betreffende berekeningen van dhr. van Eck zijn ons bekend, deze zijn weerlegd. Zie de beantwoording van Kamervragen over dit onderwerp.	Stichting IJmondig (3)	Grote twijfel is er omtrent de juiste hoeveelheid gerapporteerde CO2-uitstoot. Ergens tussen de 12 en 15 miljoen ton op jaarbasis. De Tata-berekeningen staan haaks op de berekeningen van dhr. Arie van Eck. Wij willen graag dat de Provincie dhr. Eric Wiebes vraagt dit nader te laten onderzoeken. Tot nu toe heeft hij geweigerd dit te doen.	Ja
		Individueel persoon (6)	CO2 is voor de directe omgeving en de gezondheid gewoon geen relevant onderwerp. Het hoort in dit concept overduidelijk niet thuis.	
		Dorpsraad Wijk aan Zee (4)	Het afvangen van CO2 is prachtig maar doet niets voor de overlast door stof, stank en lawaai in de IJmond. En in die zin draagt het niet bij aan verbetering van onze gezondheid, zoals u abusievelijk veronderstelt.	
60a. Nadere duiding CO_2	Zie de reactie bij punt 60	Dorpsraad Wijk aan Zee (4)	U geeft verder aan dat de ambitie om CO2 neutraal staal te maken goed past in uw beeld van een gezondere IJmond. Kunt u aangeven wat de koppeling volgens u is tussen CO2 neutraal	Nee (maar zie punt 60)

			en gezondheid in de IJmond, mede in relatie tot de recente rapportages van RIVM en GGD? Wij willen ervoor waken dat het verminderen van CO2, wat op zich een hele een hele belangrijke doelstelling voor een bedrijf is, een belangrijk doel voor de regionale overheid wordt. Wij willen dat de regionale overheid prioriteit geeft aan doelen die de inwoners van de IJmond direct gezondheidswinst opleveren zoals het verminderen van uitstoot van zware metalen en (fijn)stof bij Tata Steel. Verder: De focus ligt op Co2 neutraal. Kunt u aangeven waaruit blijkt dat de emissies dan gaan dalen in de omgeving? Of is dat een aanname? Hoe realistisch zijn deze ambities, ofwel hoe zeker is het dat de omgeving gezonder gaat worden en hoe gaat u dit borgen als de ambities van Tata niet realistisch blijken te zijn? Is er een risicoanalyse gemaakt? Is er een alternatief scenario?	
61. Wat betekent overgang huidige	Zie over de Kooksfabrieken punt 44.	Individueel persoon (6)	De gedachten over de toekomst van de kooksfabriek(en) zijn lijdzaam en volgend, terwijl	Nee, antwoord op vraag/ stelling of

technologie naar nieuwe technologie voor Kooksfabriek, Pelletfabriek en Sinterfabriek?	Als de lange termijn ambities van Tata Steel tot wasdom komen zouden rond 2035 de Kooksfabriek 2 en de Sinterfabriek gefaseerd moeten verdwijnen. Zie verder hoofdstuk 6 van het programma. Ten aanzien van de Pelletfabriek, zie 41 en blz. 19 van het programma.		evident – ook indachtig de BREF – Tata met het Multi-jarige renovatieprogramma kooksfabriek 2 langdurige claim op gezondheid en milieu legt.	reeds onderdeel programma.
		Dorpsraad Wijk aan Zee (4)	De overheid zou moeten aansturen op de sluiting van Kooksfabriek 2 en ten minste een deel van de Pelletfabriek en de Sinterfabriek. M.b.t. de Kooksfabriek 2, Pelletfabriek en sinterfabriek kan de overheid met gerechtvaardigde milieueisen komen omdat Tata deze producten ook kan inkopen.	
		Milieuplatform IJmuiden Noord (5)	Bij investering door de overheid dienen dwingende eisen te worden gesteld. Zo dient de KGF 2, die vlgs. een oud vergunningverlener van de provincie “een zorgen kindje” werd genoemd, te worden gesloten. Het is een grote vervuiler van kankerverwekkende stoffen en had al vele jaren geleden vernieuwd moeten worden.	
62. Duiding Kooksfabriek tekstueel	Beide termen worden gebruikt. In het programma wordt nu overal “Kooksfabriek” gehanteerd.	Westertuinen/Warande (8)	Kooksgasfabriek: moet dit niet Kooksfabriek zijn? Immers Tata Steel heeft niet het doel om kooksgas te produceren, dat is in	Ja

			feite een bijproduct (van grote omvang). Tata Steel wil kooks maken.	
63. Gevolgen risicocontouren voor lange termijn	Nieuwe technologie betekent ook nieuwe fabrieken, die kunnen risicocontouren met zich meebrengen. Ook kunnen oude en nieuwe technologie tijdelijk tegelijkertijd bestaan in een overgangsperiode. Het is van belang om deze dilemma's tijdig inzichtelijk te maken en hierop te anticiperen. Dit is daarom reeds onderdeel van het programma.	Tata Steel (9)	Risico contouren zijn een dilemma voor de CO2 strategie	Nee, reeds onderdeel programma
64. Meer duiding dillemma's richting lange termijn	Zie reactie bij punt 31 en 63.	Westertuinen Warande (8)	Blz. 14. Meer schroot heeft waarschijnlijk ook meer geluid van schroothandling tot gevolg: het aspect geluid is daarom in gehele document nodig. minder emissies: van stof, van gassen, van geur, van geluid? Of komt er juist meer geluid door andere technieken? Nader omschrijven welke emissie er vermindert/vermeerdert.	Zie 31 en 63

Nr. vraag/opmerking Samenwerking & dialoog	Voorstel reactie colleges GS en/of B&W IJmondgemeenten	Indiener	Opmerking/zienswijze/inbreng	Aanpassing in programma
65. Kan niet 1 overheid de lead nemen?	Dit programma is bedoeld om meer samenhang aan te brengen in beleid en uitvoering van de verschillende overheden. Wij zien meerwaarde in deze gezamenlijke aanpak. Voor veel punten is de provincie Noord-Holland “in the lead”. De provincie is immers het bevoegde gezag voor de VTH taken.	Dorpsraad WaZ/bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	De verbintenis onderling tussen de overheden baart de dorpsraad toch zorgen. Ze missen iemand die in ‘the lead’ is.	Nee, antwoord op vraag/stelling
66. Uitvoerende diensten Veiligheidsregio ontbreken	Het programma is van de IJmondgemeenten en de Provincie. De ODIJ, de ODNZKG, de GGD Kennemerland (als onderdeel van de veiligheidsregio) zijn onze uitvoerende diensten en maken daarmee onderdeel uit van de IJmondgemeenten en de provincie. Al deze partijen worden genoemd en zijn weergegeven in het overzicht van betrokken overheden, ook de Veiligheidsregio Regio Kennemerland. Het RIVM heeft geen formele rol. Het RIVM kan wel worden ingehuurd om bijvoorbeeld onderzoek te doen.	Westertuinen/ Warande (8)	Blz. 17: Waarom worden de OD IJmond en de OD NZKG niet genoemd? Zijn sommige taken/verantwoordelijkheden niet bij een OD gelegd? Wat is de rol/taak/verantwoordelijkheid van GGD, RIVM en Veiligheids Regio Kennemerland (VRK)? Verderop worden sommigen namelijk wel genoemd, dus waarom hier niet?	Nee, antwoord op vraag/stelling
67. Nadere duiding meer samenhang in beleid en uitvoering	Het definitieve programma is op verschillende punten aangepast en aangevuld. Ook op het gebied van samenhang in beleid en uitvoering.	Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	U geeft in uw voorwoord aan dat het programma dient om samenhang te brengen in beleid en uitvoering van de verschillende overheden. Wij zien	Ja

			deze actie niet uitgewerkt in het verdere plan.	
		Bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Zorg voor samenwerking: een gezamenlijke, op elkaar afgestemde aanpak.	
68. Nadere duiding adviesrol gemeenten	De Omgevingsdienst IJmond is wettelijk adviseur ten aanzien van de vergunningen die door de provincie/OD NZKG worden verleend aan Tata Steel. Bij vragen dan wel opmerkingen over de binnengekomen vergunningen neemt OD IJmond ten eerste ambtelijk contact op met ODNZKG. Indien na overleg door OD IJmond nodig wordt geacht kan er een advies dan wel zienswijze worden ingediend. De ODNZKG dient een inhoudelijke reactie op het advies dan wel zienswijze te geven, maar is niet verplicht deze op te volgen.	Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	U geeft aan dat de gemeenten een adviesrol hebben bij belangrijke vergunningen aan Tata Steel en dat deze wordt ingevuld door de OD IJmond. Kunt u dat proces verder uitleggen? Wij horen regelmatig van wethouder(s) en raadsleden dat zij niks kunnen doen omdat de Provincie bevoegd gezag is voor de vergunningen aan Tata Steel. Nu blijkt dat er een adviesrol is. Hoe wordt deze ingevuld? Kunt u voorbeelden geven van de invulling van deze rol en de wijze waarop de ODNZKG daar dan mee omgaat? Wij vragen dit ook omdat in de milieudialoog en de Visie Luchtkwaliteit door de OD IJmond suggesties zijn gedaan die wij in het geheel niet terug zien bij de handelswijze van de ODNZKG. Kan de ODNZKG bijvoorbeeld een advies van de gemeenten zonder toelichting naast zich neerleggen?	Nee, antwoord op vraag/stelling.

69. Nadere duiding samenwerking GGD en OD NZKG	In het programma is aangegeven dat de samenwerking met de GGD wordt verbeterd, ook de samenwerking tussen de OD NZKG en de GGD. Het ZZS traject wordt als voorbeeld genoemd voor die samenwerking. In de voorbereiding richting de nieuwe Omgevingswet moet de samenwerking tussen de OD NZKG en de GGD verder gestalte krijgen. Het is nu daarom te vroeg om precies aan te geven welke rol en positie de GGD krijgt vanaf de invoering van de Omgevingswet. De rol van de GGD Kennemerland is in het definitieve programma op verschillende plaatsen wel duidelijker benoemd. Zie ook punt 15.	Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	U verwijst naar het verbeteren van de samenwerking tussen GGD en ODNZKG en geeft als voorbeeld het ZZS traject. Kunt u aangeven hoe dit proces verloopt? Wat gebeurt er met adviezen van de GGD? Kunt u vaststellen in dit programma dat de adviezen van de GGD bij elke vergunning en rapportage noodzakelijk zijn, dat ze zichtbaar zijn en dat de OD's en u allen gefundeerd onderbouwd waarom er wordt afgeweken van het advies van de GGD als dit het geval is? Waarom neemt bijvoorbeeld de GGD geen monsters van neergedaalde stof in de omgeving?	Nee (maar zie punt 15).
		Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	Op pagina 18 geeft u het organogram weer. De rol van een gezondheidskundig adviseur met mandaat is erg belangrijk in onze ogen. Nu is de GGD de enige partij en dan alleen in een adviesrol, op aanvraag. Hoe ziet u deze rol in de toekomst? Hoe verhoudt dit organogram zich met de eerdere opmerking dat er meer samenwerking komt tussen de ODNZKG en de GGD? Wat houdt	

			de toezichthoudende rol van de GGD in op Tata/Harsco? Waarom zijn de adviezen van de GGD niet openbaar of duidelijk vindbaar in stukken?	
		Dorpsraad WaZ /bijeenkomst 17 juni 2020 (4)	De GGD moet gevraagd en ongevraagd advies geven. En dat moet in elk voorstel van de OD worden opgenomen. Ook wil de dorpsraad graag zien wat er met de adviezen van de GGD is gedaan.	
		Ban de Brom (7)	Betrekt U vooral ook de GGD bij alle plannen, de GGD moet staan voor onze gezondheid en het monitoren daarvan.	
70. Zijn verslagen BO openbaar?	De verslagen van het BO Industrie & Gezondheid IJmond zijn niet openbaar.	Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	Zijn de verslagen van het bestuurlijk overleg openbaar? Zo ja, waar kunnen wij die vinden?	Nee, antwoord op vraag/stelling.
71. Zit Tata ook in het Omgevingsoverleg?	Tata Steel kan ook worden uitgenodigd voor het Omgevingsoverleg, maar is geen vaste deelnemer. Dit is afhankelijk van de agenda en de te bespreken onderwerpen.	Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	U geeft aan dat in het omgevingsoverleg ook regionaal bedrijfsleven zitting heeft. Bedoeld u daarmee ook vertegenwoordigers van Tata Steel?	Nee, antwoord op vraag/stelling
		Tata Steel (9)	Hoe komen we gezamenlijk tot het beste resultaat van het overleg? Wat is het doel van het Omgevingsoverleg Industrie &	

			Gezondheid IJmond en wat is de rol van TS hierin?	
72. Neem bewoners en klachten serieus/zorg voor betere klachten-afhandeling	Hoe de klachtenafhandeling wordt verbeterd is duidelijker beschreven in het definitieve programma, zie blz. 29. Het is ook genoemd in het Uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020 – 2022 van de OD NZKG. Waar je een klacht in moet dienen en hoe dit zich verhoudt tot stofmelder.nl en het indienen van klachten bij Tata Steel worden daar ook in meegenomen.	Julianaweg en omstreken/ bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Het gaat erom dat bewoners gehoord worden en dat er iets gedaan wordt aan onze klachten ten aanzien van stof, geur en geluid. Gezondheid bungelt in het programma onderaan.	Ja
		Stichting IJmondig (3)	Klachten worden heel onbevredigend afgehandeld en beantwoord door de verantwoordelijke ODNZKG.	
		Bijeenkomst 11 juni 2020 (2)	Klachtenafhandeling en informatie: Klachten blijven bij Tata Steel “hangen”, stofmelder.nl werkt niet goed. Kan de provincie stofmelder niet overnemen? Het isnu niet altijd duidelijk waar je een klacht/melding in kunt dienen en wat daar vervolgens mee gebeurt. Informatie is niet goed vindbaar.	
72a. Maak bewijsmateriaal van burgers rechtsgeldig	Klachten en foto’s van omwonenden zijn welkom en worden gebruikt bij de (prioritering van de) inzet van toezicht & handhaving door de OD NZKG. In de praktijk hebben door omwonenden gemaakte foto’s ook bijgedragen aan het opleggen van een Last onder Dwangsom(LOD).	Milieuplatform IJmuiden Noord (5)	Door burgers ingediende klachten, met bijgevoegde foto’s als bewijsmateriaal, dienen bij het bevoegd gezag het stempel van rechtsgeldigheid te verkrijgen. Zonder deze rechtsgeldigheid blijven wij roepende in de woestijn en te afhankelijk van het al dan niet	Nee, antwoord op vraag/stelling

	Als een LOD is opgelegd volgt de stap van het constateren (verbeuren) van een overtreding zoals beschreven in de LOD. Het is in het Nederlandse bestuursrecht wettelijk niet mogelijk om foto's van omwonenden te gebruiken als bewijsmateriaal voor het constateren van een overtreding en het verbeuren van een dwangsom. De OD NZKG verkent op landelijk niveau onder welke voorwaarden foto's mogelijk wel als (steun)bewijs kunnen dienen.		beschikbaar zijn van controleurs van de OD NZKG. Omwonenden zijn de ogen, oren en neus van de OD NZKG-gebruik ze dan ook en geef hen ook het "recht van spreken".	
72b.Klachten niet representatief	Enerzijds willen wij de klachtafhandeling verbeteren (zie 72) om dit tegen te gaan. Anderzijds zijn klachten zeker niet onze enige informatiebron.	Ban de Brom (7)	Belangrijk is ook dat het aantal klachten NIET als referentie wordt genomen: mensen klagen immers vaak niet meer omdat het niks uitmaakt of je klaagt of niet. Bovendien kost het elke keer weer moeite en energie om klachten te melden.	Nee, antwoord op vraag/stelling.
73. Inzet wisselend klachtenpanel in kader van klachtenafhandeling	Naast de ingediende klachten gaan wij op een aanvullende manier in kaart brengen hoe de omwonenden van Tata Steel de leefomgeving c.q. Tata Steel ervaren. Zie blz. 30. Hoe dit precies wordt uitgevoerd werken wij later in overleg met bewoners uit, nu is in het definitieve programma opgenomen dat wij dit gaan doen.	Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	In het kader van de klachtenafhandeling hebben wij het verzoek om een (wisselend) panel per straat in te richten waarin dagelijks op een driepunt schaal kan aangegeven worden wat de overlast van stank, stof en lawaai was. Dit geeft meer inzicht in de werkelijke situatie dan het aantal klachten.	Ja

74. Richt een denktank op, met ook inwoners er in	Het Omgevingsoverleg kan als “denktank” fungeren. In het Omgevingsoverleg kan gezamenlijk het gesprek worden gevoerd, ook tussen bewoners en Tata Steel. De functie van het Omgevingsoverleg is duidelijker omschreven, zie blz. 30.	Bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Zet een denktank voor scenario’s voor de toekomst op. Maak hier gebruik van voor innovatie, en richt je op de goede onderdelen. Verzamel hiervoor slimme mensen om je heen (‘wijze mensen’).	Ja.
		Julianaweg en omstreken/ bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Voelt ook voor een denktank: een plek en ruimte creëren voor inwoners om mee te denken.	
75. Maak een nieuwsbrief over voortgang programma	De voortgang van het programma wordt inzichtelijk gemaakt. De website wordt hier ook voor gebruikt. Zie verder hoofdstuk 8 (blz. 32).	Bijeenkomst 17 juni 2020 (1)	Digitale nieuwsbrief voor de betrokkenen om het proces te duiden/volgen.	Nee, reeds onderdeel programma.
75a. informeer meer over voortgang ZZS	Zie punt 75. Als er rond ZZS belangrijke ontwikkelingen zijn dan kan dit ook op de website worden vermeld.	Bijeenkomst 11 juni 2020 (2)	ZZS: Vaker over informeren (voortgang).	Zie 75.
76. Ombudsman voor de omgeving ter ondersteuning van de inwoners	Wij beschouwen deze opmerking vooral als een oproep om de dialoog en verbinding tussen de omwonenden en de overheden te verbeteren. In het definitieve programma is het belang van een goede dialoog tussen omwonenden en de overheid uitgebreider opgenomen. Bijvoorbeeld door het organiseren van het Omgevingsoverleg, het verbeteren van de informatievoorziening en door de aanstelling van een Omgevingsmanager bij de OD NZKG. Zie verder hoofdstuk 7, blz. 29 t/m 31.	Bijeenkomst 11 juni 2020 (2)	Ombudsman voor de omgeving: Een door de provincie gefinancierde ombudsman/ondersteuner o.i.d. voor de omwonenden. Het is nu lastig voor omwonenden om de juridische en technische inhoud te doorgronden, daar is hulp bij nodig.	Ja

	Wij gaan met omwonenden in gesprek om te onderzoeken waar nog behoefte aan is naast de in hoofdstuk 7 genoemde zaken.			
77. Ontwikkel een systeem dat waarschuwt voor slechte luchtkwaliteit volgens de WHO-normering	Er bestaan reeds verschillende apps en websites die deze functie aanbieden. Ook is de luchtkwaliteit in de IJmond realtime te volgen via luchtmeetnet.nl.	Stichting IJmondig (3)	Er is onder de huidige situatie grote behoefte onder de omwonenden een systeem voorhanden te hebben met pro-actieve waarschuwing. En wel op het moment dat er, en als er in de voorspelling een luchtkwaliteitverslechtering optreedt. Volgens de WHO-normering.	Nee, antwoord op vraag of stelling.
78. Nadere duiding proces richting Omgevingswet	De invoering van de Omgevingswet is nu voorzien voor 01-01-2022. De Omgevingswet zelf wordt op Rijksniveau vastgesteld (regering/Tweede Kamer). Provincies en gemeenten bereiden zich voor op de Omgevingswet. Belangrijke onderdelen daarbij zijn een Omgevingsvisie en een Omgevingsverordening. De Omgevingsvisie van de provincie Noord-Holland is eind 2018 vastgesteld. De vaststelling van de Omgevingsverordening zit in de laatste fase. Eerder dit jaar kon er op de ontwerp- Omgevingsverordening worden gereageerd, dit is ook veelvuldig gedaan. Zie verder hier.	Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	Als het gaat om de Omgevingswet en plannen: hoe worden de inwoners op de hoogte gehouden? Hoe kunnen wij invloed hebben? Kunt u inzicht geven in het proces, zowel van provincie als gemeenten? Het is al bijna 2021.	Nee, antwoord op vraag of stelling.
		Tata Steel (9)	Hoe zorgen we dat de betrokkenheid van alle stakeholders wordt verankerd, bijvoorbeeld de Omgevingswet?	

	De IJmondgemeenten hebben elk hun eigen Omgevingsvisie en volgen hierin elk een eigen (participatie) traject en planning. De communicatie naar de inwoners is afhankelijk van het stadium waarin de visie zich bevindt. De voorbereiding op de komst van de Omgevingswet is reeds onderdeel van het programma, de hier geformuleerde vraag (van Tata Steel) wordt daar in meegenomen.			
79. Wie monitort de doelen en ambities van het programma?	Zie hiervoor hoofdstuk 8 (blz. 32), dit is daar in het definitieve programma duidelijker verwoord.	Dorpsraad Wijk aan Zee/bijlage 1 reactie per blz. (4)	U geeft verder aan dat het programma deels een verwijzing zal zijn naar andere documenten zoals het programma VTH taken waarover wordt gerapporteerd aan de Provincie. Onze vraag is: wie monitort dat de gestelde, concrete doelen, worden behaald? Kunt het proces van monitoring, dat ingewikkeld lijkt, visualiseren?	Ja
80. Afstemming en samenwerking met TS voor bijeenkomsten en klachtenafhandeling	Door continu in dialoog met elkaar te blijven wordt gezorgd voor de juiste afstemming en samenwerking om dubbelingen te voorkomen. In het Omgevingsoverleg komt dergelijke samenwerking ook tot uitdrukking. Tata Steel kan in veel gevallen inderdaad een concrete bijdrage leveren bij het versneld behandelen van klachten. Zie verder hoofdstuk 7 (blz. 30), daar zijn deze punten nu duidelijker verwoord.	Tata Steel (9)	Integratie afstemming bestaande overlegstructuren Gezamenlijke informatie bijeenkomsten Tata Steel kan de OD NZKG ondersteunen bij het sneller en gerichter beantwoorden van klachten.	Ja

Provincie Noord-Holland

GEMEENTE VELSEN

gemeente Heemskerk

gemeente beverwijk

Programma Tata Steel 2020-2050

Samenwerken aan een gezondere en veilige IJmond

Provincie Noord-Holland

Gemeente Beverwijk
Gemeente Heemskerk
Gemeente Velsen
(IJmondgemeenten)

Programma Tata Steel 2020 - 2050
17 november 2020

INHOUD

3 | 1 Voorwoord

5 | 2 Samenwerken aan een gezondere en veilige IJmond

9 | 3 Programma Tata Steel 2020-2050 in 4 sporen

10 | 4 Gezondheid in beeld

14 | 5 Versterken uitvoering Vergunningverlening, Toezicht en Handhavingstaken (VTH)

23 | 6 Gezondere leefomgeving op de lange termijn: innovatieve en duurzame staalproductie

28 | 7 Samenwerking, omgeving, communicatie & informatie

32 | 8 Monitoring en voortgang

VOORWOORD

Tata Steel is belangrijk voor de IJmond. Ruim honderd jaar staalindustrie heeft voor grote economische groei gezorgd. In de regio en in de rest van Nederland. De industrie is zelfs onderdeel geworden van onze regionale identiteit. Tata Steel is belangrijk voor de werkgelegenheid en een innovatief staalbedrijf waar we trots op zijn. De aanwezigheid van de industrie zorgt ook voor vervuiling en hinder. Hoewel de luchtkwaliteit in de IJmond de afgelopen jaren is verbeterd, veroorzaakt Tata Steel overlast en nadelige gezondheidseffecten in de omgeving. In het bijzonder in Wijk aan Zee. Wij, de provincie Noord-Holland, gemeente Beverwijk, gemeente Heemskerk en gemeente Velsen, hebben als gezamenlijke overheden de verantwoordelijkheid om de balans tussen de industrie en de omgeving goed te bewaken. Economisch perspectief, een gezonde leefomgeving en duurzaamheid zijn immers begrippen die niet meer los van elkaar te zien zijn in de Nederlandse industrie en in de IJmond, waar op een steenworp afstand van elkaar gewoond, gerecreëerd en gewerkt wordt. In de IJmond is plaats voor Tata Steel. Wel moeten de nadelige effecten op de gezondheid en de leefomgeving zoveel mogelijk verminderd worden. Voor de huidige inwoners van de IJmond én voor toekomstige generaties.
Met dit Programma Tata Steel 2020 – 2050 laten wij zien hoe wij samenwerken aan een gezondere en veilige IJmond. We kijken daarbij naar de periode 2020 – 2050. De nadruk van onze concrete activiteiten ligt in dit programma op wat wij in de komende twee jaar doen.

De zogenoemde grafietregens en het RIVM-onderzoek naar de gezondheidsrisico's van grafiet zorgen sinds de zomer van 2018 voor hernieuwde aandacht voor Tata Steel en voor zorgen over de effecten van de activiteiten van het bedrijf op de gezondheid. Het aantal klachten over geluid, geur en stof is toegenomen. Tata Steel kondigde in juni 2019 maatregelen aan met de Roadmap 2030. Deze maatregelen richten zich op het tegengaan van hinder en overlast. Maar in onze ogen zijn deze maatregelen nog onvoldoende opgesteld vanuit het oogpunt van gezondheid. De effecten van de activiteiten van Tata Steel op de gezondheid zijn nog niet altijd volledig in beeld, daarvoor is onafhankelijk onderzoek nodig.
Het gezamenlijke meerjarige RIVM-gezondheidsonderzoek is hier al een goed voorbeeld van. Maar het gaat vervolgens vooral om het anticiperen op en vervolg geven aan de uitkomsten van deze onderzoeken. Bijvoorbeeld door het verder aanscherpen van de vergunning, of door meer aandacht te vragen voor nieuwe gezondheidsinzichten op landelijk niveau. Ook binnen het instrumentarium van de vergunningverlening, toezicht en handhavingstaken (VTH) willen wij gezondheid meer nadruk geven.

Tata Steel heeft de ambitie om in 2050 CO_2-neutraal staal te maken. Deze ambitie ondersteunen wij van harte en past goed in ons beeld van een gezondere IJmond. De nieuwe technologie zal voor minder uitstoot (emissies) zorgen. De economie van de toekomst is een schone economie. Wij zien graag een staalindustrie in de IJmond die sterk, toekomstbestendig en houdbaar is. In de IJmond, in Nederland en in de wereld. Denk aan de werkgelegenheid die dat oplevert. Hier moet wel wat voor gebeuren. De staalindustrie moet CO_2-neutraal worden. Daarnaast moet de schadelijke uitstoot zoveel mogelijk verminderen. Net als de overlast van stof, geur en geluid. Maar duidelijke toezeggingen en een concrete planning van deze ambities van Tata Steel ontbreken nog grotendeels. Staalindustrie is onderdeel van de IJmond, nu en in de toekomst. De aanwezigheid van industrie nabij een woonomgeving brengt altijd een vorm van hinder en negatieve effecten op de gezondheid met zich mee, maar onze inzet is een gezondere leefomgeving. Zowel als het gaat om Tata Steel in de huidige vorm (oude technologie) als in de toekomst (nieuwe technologie).

Is alles wat in dit programma Tata Steel staat dan nieuw? Nee, dat is zeker niet het geval. Sommige onderdelen zijn al gestart of zijn reguliere werkzaamheden. Maar met dit programma brengen wij meer samenhang in beleid en uitvoering van de overheden. Ondersteund door onze uitvoerende diensten: de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, Omgevingsdienst IJmond en de GGD Kennemerland. Ieder vanuit zijn eigen rol en bevoegdheid. En we leggen hiermee een basis voor een toekomstgerichte dialoog met het Rijk en de Europese Unie. Dit programma dient voor ons daarnaast als de leidraad voor het gesprek met Tata Steel zelf. Tata Steel moet keuzes maken en investeringen doen. Het programma geeft een gezamenlijke structuur en een richting voor de toekomst. Deze toekomst staat voor ons op hoofdlijnen vast. De weg ernaartoe nog niet. Op die weg gaan wij vraagstukken en dilemma's tegenkomen. Met dit programma hebben wij er vertrouwen in hier in goede dialoog mee om te kunnen gaan, met de omgeving en met Tata Steel.

We beseffen dat de staalindustrie onder druk staat en dat Tata Steel roerige tijden doormaakt. Na de coronacrisis is deze druk niet minder. Daarmee nemen mogelijk ook de investeringsmogelijkheden van het bedrijf zelf af. Een duurzame toekomst van de staalindustrie in balans met gezondheid vraagt echter wel om een transitie van het bedrijf naar schoner produceren, met bijbehorende investeringen. Tata Steel is voor de regio van groot belang. Wij ondersteunen deze transitie waar mogelijk zodat we in gezamenlijkheid, met hernieuwde trots naar een duurzaam Tata Steel in de IJmond kunnen kijken.

Jeroen Olthof, gedeputeerde provincie Noord-Holland
Haydar Erol, wethouder gemeente Beverwijk
Marieke van Dijk, wethouder gemeente Heemskerk
Sebastian Dinjens, wethouder gemeente Velsen

2 SAMENWERKEN AAN EEN GEZONDERE EN VEILIGE IJMOND

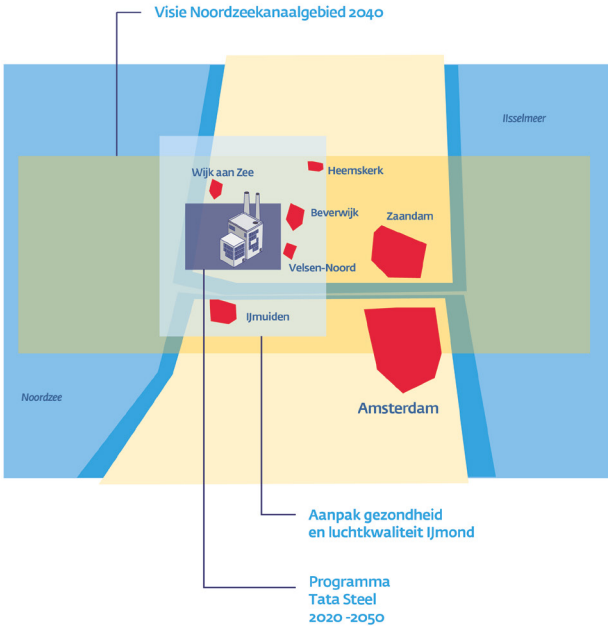
De provincie Noord-Holland heeft een vitale en veelzijdige economische structuur. Tata Steel maakt daar een essentieel onderdeel van uit. Ruim honderd jaar staalindustrie heeft voor grote economische groei gezorgd in de IJmond en daarbuiten. Het bedrijf is ook belangrijk voor de werkgelegenheid in de regio. Veel inwoners zijn in meer of mindere mate economisch afhankelijk van het bedrijf. Het behoud van een sterke staalindustrie in de regio is dan ook om meerdere redenen belangrijk. Tegelijkertijd heeft Tata Steel de grootste emissie in de IJmond en daarmee een belangrijke invloed op de luchtkwaliteit. Daarnaast zijn de scheepvaart, het vliegverkeer, de uitstoot van auto's en woningen en emissies van andere bedrijven relevant. Desondanks is de luchtkwaliteit in Noord-Holland de afgelopen jaren sterk verbeterd. Auto's worden schoner en steeds vaker elektrisch, de elektrische fiets is in opmars, steeds meer energie komt uit zon en wind. En ook bij Tata Steel zijn verschillende soorten emissies door de jaren heen afgenomen.

Toch kunnen we ook de komende jaren en decennia nog veel milieu- en gezondheidswinst behalen. Het gaat er daarbij niet enkel om de wettelijke normen te halen. Sterker nog, in de IJmond wordt aan de formele immissienormen voor bijvoorbeeld fijn stof en stikstofdioxide voldaan. Ons doel is om het leefmilieu in de IJmond voortdurend te blijven verbeteren. Voor het nieuwe Ontwerp Nationaal Milieukader is dit geformuleerd in het principe "voldoen aan milieunormen is geen eindstation, maar het startpunt". Of om het volgens een uitgangspunt van de GGD te formuleren: iedere verbetering van luchtkwaliteit (en vermindering van hinder) geeft gezondheidswinst.

De provincie Noord-Holland en de gemeenten werken samen met het Rijk aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Begin januari 2020 is daarvoor het landelijke Schone Lucht Akkoord (SLA) ondertekend. Doel van dit akkoord is gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren. Door kansen en knelpunten met elkaar aan te pakken, in te zetten op innovaties en elkaar te inspireren bij beleids-ontwikkeling. De regionale uitwerking van het SLA krijgt vorm in de "aanpak gezondheid en luchtkwaliteit IJmond" waar de IJmondgemeenten en provincie samen aan werken (dit is de opvolger van de "Visie Luchtkwaliteit Ruimte voor Schone Lucht" van de IJmond gemeenten), en de provincie Noord-Holland heeft voor de gehele provincie het "Programma Gezonde Leefomgeving" opgesteld. Het Programma Tata Steel 2020-2050 is een nadere uitwerking hiervan. Tot slot is voor het Noordzeekanaalgebied de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 vastgesteld. Samen met de hieruit volgende Ontwikkelstrategie Energietransitie NZKG geeft dit de inhoudelijke kaders van de overheden om de energietransitie in de hele NZKG regio randvoorwaardelijk mogelijk te maken.

Samenhang tussen de verschillende beleidsdocumenten in de IJmond





Staalindustrie in de IJmond

Het staalbedrijf wordt opgericht in 1918 als Koninklijke Nederlandse Hoogovens en Staalfabrieken NV. In 1999 fuseert het bedrijf met British Steel en gaat het verder onder de naam Corus. Sinds 2007 maakt het staalbedrijf deel uit van Tata Steel. Tata Steel is begonnen als een handelsfirma in India en uitgegroeid tot een wereldspeler met bedrijven in meer dan 100 landen op 6 continenten en een werkgever voor 695.000 mensen. Binnen Tata Steel in Europa werken in 2019 ongeveer 21.000 werknemers, waarvan 10.000 in Nederland.

Met het Programma Tata Steel 2020-2050 richten we ons op de effecten van Tata Steel op de gezondheid en veiligheid in de IJmond. Met “Tata Steel” bedoelen we Tata Steel en Harsco Metals. Beide bedrijven zijn zeer nauw met elkaar verbonden en zitten fysiek op hetzelfde terrein. Voor het leesgemak hanteren we daarom “Tata Steel”.

Door nieuwe inzichten, gebeurtenissen en veranderende wet- en regelgeving wijzigen ambities en planningen door de jaren heen. Dit brengt een dynamiek met zich mee die maakt dat een bedrijf als Tata Steel en de inzet van de overheid niet volledig planbaar en voorspelbaar zijn. We kiezen daarom voor een adaptieve aanpak die we periodiek monitoren en waar nodig aanpassen. Met dit programma maken wij duidelijk wat de houding is van de provincie en de IJmondgemeenten richting Tata Steel en wat onze gezamenlijke inzet is om een bijdrage te leveren aan een gezondere en veilige leefomgeving in de IJmond. En we leggen hiermee een basis voor een toekomstgerichte dialoog met het Rijk en "in het verlengde daarvan met" de Europese Unie.

Doel Programma Tata Steel 2020-2050

Het zoveel mogelijk verminderen van de negatieve effecten van Tata Steel op de gezondheid en veiligheid in de IJmond. Dat doen we door het formuleren en uitvoeren van een samenhangend pakket aan bestaande en nieuwe acties, zowel voor de korte als de lange(re) termijn. Daarmee draagt het programma bij aan een gezondere en veilige leefomgeving in de IJmond.

De provincie en de IJmondgemeenten streven naar een balans tussen het economische belang van de maakindustrie en het belang van een gezonde en veilige leefomgeving in de IJmond. Economisch perspectief, een gezonde leefomgeving en duurzaamheid zijn begrippen die niet meer los van elkaar te zien zijn in de Nederlandse industrie en in de IJmond. Een veilige en gezondere leefomgeving in de IJmond is nodig. Tata Steel heeft daar – naast andere factoren - als grootste bedrijf in de regio invloed op. Het Programma Tata Steel 2020-2050 richt zich daarom op de bijdrage van Tata Steel hieraan. De negatieve effecten van Tata Steel op de gezondheid en de leefomgeving willen we zoveel mogelijk verminderen.

Met deze "negatieve effecten op de gezondheid en veiligheid in de IJmond" bedoelen wij in dit Programma Tata Steel 2020 -2050 de volgende zeven effecten:

- (Ultra)Fijn stof
- Stikstofoxiden (NOx /NO en NO_2)
- Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS)
- Geur (in bijzonder H_2S en SO_2)
- Grof stof
- Geluid
- Externe veiligheid

Deze van Tata Steel afkomstige effecten in de leefomgeving in de IJmond willen wij zoveel mogelijk doen verminderen. Verder zijn voor de gezondheid en het (mentale) welzijn van de inwoners in de IJmond ook andere zaken van belang. Dit betreft de mate waarin mensen geïnformeerd zijn en hun zorgen kwijt kunnen bij de overheid. Voor een gezondere en veilige leefomgeving in de IJmond willen wij daarnaast de volgende drie zaken realiseren:

- Een goede afhandeling van klachten over Tata Steel door de overheid
- Goede informatievoorziening voor omwonenden van Tata Steel
- Voldoende mogelijkheden om in dialoog te gaan met de overheid.

Deze tien onderdelen vormen de afbakening van "gezondheid en veiligheid" waar dit programma op is gericht.

Adaptief programma

Het Programma Tata Steel 2020-2050 richt zich op zowel de korte termijn (periode 2020-2022) voor wat wij concreet gaan doen als op de langere termijn (tot 2050). De tijdshorizon van 2050 sluit aan bij de ambitie op de lange termijn van Tata Steel om CO_2-neutraal staal te maken en bij de horizon van de provinciale Omgevingsvisie NH2050. De provincie en verschillende gemeenten hebben de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 vastgesteld. Onderdeel van deze visie is de Ontwikkelstrategie Energietransitie NZKG. Hierin hebben bedrijven en overheden die actief zijn in het Noordzeekanaalgebied de langetermijnambitie uitgesproken om in 2050 een bijna volledig CO_2-neutrale en circulaire economie te hebben. Deze ontwikkelstrategie is essentieel als randvoorwaarde voor de ambities van Tata Steel in 2050.

De acties die wij in dit programma beschrijven vallen grotendeels in de korte termijn tot en met 2022, dat is de focus van het programma. Op deze kortere termijn kunnen we concreter aangeven wat we gaan doen dan in de periode daarna. De daadwerkelijk effecten van onze acties tot 2022 kunnen we in verschillende gevallen pas na 2022 verwachten. Na deze 2 jaar maken we opnieuw de balans op om te bepalen welke acties dan wenselijk zijn.

Op de korte termijn richten we ons op het zoveel mogelijk verminderen van de negatieve effecten van Tata Steel op de gezondheid en veiligheid binnen de kaders van de huidige installaties en technieken. Met “huidige technologie” bedoelen wij de fabrieken zoals die er nu staan bij Tata Steel. Binnen die huidige technologie zijn verbeteringen mogelijk. Recente voorbeelden van verbetering zijn de hal voor Rozaslak bij Harsco Metals en de ingebruikname van de filterinstallatie bij de sinterkoelers in 2021. Aanscherpingen van de vergunning en bijvoorbeeld de minimalisatie van ZZS hebben ook betrekking op de huidige fabrieken en dus op de huidige technologie.

Naar mate de tijd verstrijkt komen de uitdagingen van de energietransitie steeds prominenter naar voren. Voor het realiseren van de ambities van Tata Steel is nieuwe technologie nodig. Concrete stappen van Tata Steel op het gebied van CO_2 afvang zijn er naar verwachting tussen 2025 en 2030. HIsarna (een nieuwe technologie voor het maken van ijzer) en waterstof als vervanger van Kooks verwacht Tata Steel geruime tijd daarna te realiseren. De ambities van Tata Steel voor 2050 (en de ontwikkelstrategie NZKG 2040) hebben belangrijke voordelen voor de gezondheid, er zijn dan immers minder emissies. Met de eerste voornemens van Tata Steel zouden rond 2035 Kooksfabriek 2, Hoogoven 6 en de Sinterfabriek gefaseerd kunnen verdwijnen. Hoewel deze nog niet formeel zijn vastgelegd, kunnen we daarmee in 2035 belangrijke positieve effecten voor de gezondheid van de ambitie voor de lange termijn en technologische ontwikkeling van Tata Steel verwachten. Om deze planning naar 2035 te halen moet Tata Steel op kortere termijn investeringsbesluiten nemen. Tata Steel geeft hierbij aan dat financiële hulp van de overheid hiervoor nodig is.



Van huidige naar nieuwe technologie

3 PROGRAMMA TATA STEEL 2020-2050 IN 4 SPOREN

Het doel van ons programma is een gezondere en veilige leefomgeving in de IJmond zoals uitgewerkt in hoofdstuk 2. Met de aanwezigheid van grootschalige staalindustrie kan de leefomgeving altijd schoner en gezonder. Dat zal zo blijven, maar we streven wel naar een zo optimaal mogelijke en duurzame balans. Economisch perspectief, een gezonde leefomgeving en duurzaamheid zijn begrippen die niet meer los van elkaar te zien zijn in de Nederlandse industrie en in de IJmond. Voor een gezondere en veilige leefomgeving in de IJmond hebben we een brede aanpak nodig. Dat doen we via vier samenhangende sporen:

1 Gezondheid in beeld

Allereerst is het belangrijk om te weten welke stoffen – zoals genoemd in hoofdstuk 2 - voorkomen in de IJmond en in hoeverre deze stoffen ongezond zijn. Tata Steel is daarbij niet de enige maar wel een belangrijke bron. Er is in het verleden al veel onderzoek gedaan en verschillende onderzoeken lopen nog of hebben een continu karakter. Op basis van de uitkomsten bezien we welke samenhangende gezondheid bevorderende maatregelen we kunnen nemen en waar we onderzoeksresultaten op kunnen nemen in regelgeving en beleid.

2 Versterken uitvoering vergunningverlening, toezicht en handhavingstaken (VTH)

Vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) vormen de wettelijke kaders en begrenzing voor wat Tata Steel mag doen. We intensiveren de uitvoering van de VTH-taken. Ook nemen we gezondheid meer mee bij de nadere invulling van deze taken. We onderscheiden hier wat met VTH instrumenten wettelijk en afdwingbaar is, en wat aanvullende bestuurlijke- en beleidsmatige acties zijn. Voor de uitvoering van de VTH taken heeft de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied een eigen Uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020 – 2022 opgesteld. De hoofdpunten hiervan zijn in dit programma (hoofdstuk 5) opgenomen. Dit Uitvoeringsprogramma wordt door de provincie Noord-Holland tegelijk met het programma Tata Steel 2020 – 2050 vastgesteld en vormt de verdere uitwerking van het spoor versterken van de VTH-taken.

3 Gezondere leefomgeving op de lange termijn: Innovatieve en duurzame staalproductie

De ambitie van Tata Steel om in 2050 op een geheel nieuwe manier CO_2–neutraal staal te maken sluit goed aan bij de ambities van de overheden voor een gezondere IJmond. Deze ambitie van Tata Steel brengt niet alleen een flinke reductie van de CO_2 emissies met zich mee, maar is ook van belang voor een gezondere leefomgeving in de toekomst. De transitie naar deze duurzame en innovatieve technologie en de daarbij bijbehorende energietransitie vraagt om keuzes en investeringen van zowel Tata Steel als de overheden.

4 Samenwerking, omgeving en communicatie & informatie

De gezamenlijke overheden, ondersteund door hun uitvoerende diensten, bundelen hun krachten door als één overheid te opereren richting Tata Steel en de omgeving. Dat vereist verdere samenwerking, een goede klachtenafhandeling en publieksinformatie, oog en oor voor de bewoners en een dialoog met de omgeving over onder andere de voortgang van dit programma.

4 GEZONDHEID IN BEELD

Huidige situatie

In het verleden zijn door het RIVM en de GGD Kennemerland diverse onderzoeken gedaan naar gezondheid in de IJmond. De luchtkwaliteit in de IJmond monitoren we voortdurend met het vaste luchtmeetnet. Ook de emissie van Tata Steel brengen we op verschillende manieren in kaart. Bijvoorbeeld in 2010 met het onderzoek naar fijn stof in de IJmond (DCMR). En in 2020 met de inventarisatie van Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS).

Het RIVM-onderzoek naar de inschatting van de gezondheidseffecten van de grafietregens in 2019 riep de vraag op in hoeverre uitkomsten van onderzoeken kunnen doorwerken in beleid en regelgeving van de overheden en in het handelen van Tata Steel. Het is daarom van belang effecten op de gezondheid goed in beeld te hebben. Er worden al diverse onderzoeken en inventarisaties uitgevoerd (zie overzicht op bladzijde 12 en 13).

Ambitie

We willen inzicht geven in welke onderzoeken er zijn, welke functie die hebben, wat de planning is en hoe de onderzoeken zich tot elkaar verhouden. De gezamenlijke overheden willen met alle onderzoeken een goed beeld krijgen van de gezondheidssituatie in de IJmond. De focus ligt daarbij op de in hoofdstuk 2 genoemde effecten ((ultra) fijn stof, stikstofoxiden, ZZS, geur, grof stof en geluid). Mede op basis daarvan kunnen de overheden de gezondheid bevorderen.

We vinden het van groot belang dat onze inwoners de onderzoeken vertrouwen. Dit kunnen we realiseren op verschillende manieren. Door transparant te zijn over de zienswijze van belanghebbenden over de manier waarop een onderzoek wordt uitgevoerd zoals bij het RIVM gezondheidsonderzoek. Of door het verzamelen van gegevens en het opstellen van rapportages anders te organiseren. Zo wordt de betrokkenheid van Tata Steel bij het opstellen van het jaarlijkse Datarapport luchtkwaliteit IJmond (luchtmeetnet) aangepast.

Daarnaast verzamelt Tata Steel zelf veel gegevens die zij rapporteert aan de OD NZKG (en in een aantal gevallen andere overheden) conform afspraken hierover die voortvloeien uit wet – en regelgeving.

Wat gaan we doen?

Alle beschikbare onderzoeken en metingen presenteren we op een overzichtelijke manier. Zowel reeds afgeronde als lopende onderzoeken. Waar nodig doen we dit in afstemming met de ontwikkeling van de aanpak gezondheid en luchtkwaliteit IJmond. We maken onderscheid tussen verschillende vormen van onderzoek:

- Onderzoek naar de uitstoot (emissie) door Tata Steel
- Onderzoek en monitoring naar de aanwezigheid van stoffen en effecten in de leefomgeving
- Onderzoek naar de gezondheid van omwonenden

Gezondheid in beeld brengen en op basis daarvan de gezondheid bevorderen betekent dat we de onderzoeken naar de gezondheid en inventarisaties zo goed mogelijk moeten laten doorwerken in beleid, uitvoering en regelgeving. Dit begint met het in beeld hebben van de blootstelling en gezondheidseffecten inclusief hinderbeleving en bezorgdheid. Met de reeds afgeronde en gestarte onderzoeken hebben we hier al veel aan gedaan. Daar waar er aanleiding is om aanvullend of nieuw onderzoek te doen, doen we dit ook. Door actief samen te werken ontstaat meer samenhang.

Een belangrijk onderdeel van het Programma Tata Steel is om als gezamenlijke overheden te reageren op resultaten die uit de onderzoeken naar voren komen. Per onderzoek gaan de gezamenlijke overheden met elkaar beoordelen wat het beste traject is. De GGD Kennemerland betrekken we hier nauw bij. Soms zullen er mogelijkheden zijn in de uitvoering van VTH-taken (zie ook hoofdstuk 5), maar vaak ook niet. Beleidsaanpassing of het onder de aandacht brengen van gezondheidsaspecten bij bijvoorbeeld het Rijk kunnen dan mogelijkheden zijn, of het aanspreken van Tata Steel op de eigen maatschappelijke verantwoordelijkheid. De GGD Kennemerland of het RIVM kunnen aangeven in hoeverre er gezondheidseffecten zijn en in sommige gevallen handelingsperspectief geven aan inwoners. De samenwerking binnen het Programma Tata Steel kan aanleiding zijn om opdrachten te verlenen voor nieuwe aanvullende onderzoeken. Ieder vanuit zijn eigen taak of rol.

Acties en gewenste resultaten			
Wat	**Wie**	**Wanneer**	**Gewenst resultaat**
Alle onderzoeken overzichtelijk presenteren	Provincie	Q1 2021	Inzicht in de functies, onderlinge samenhang en planning van de verschillende onderzoeken
Gezamenlijk reageren op resultaten onderzoeken om beste traject te beoordelen	Provincie en gemeenten, Omgevingsdiensten en GGD	Vanaf Q1 2021 "per onderzoek"	Gezamenlijke afgestemde reactie en vervolg op resultaten onderzoeken
Aanvullend of nieuw onderzoek als daar aanleiding voor is	Afhankelijk van het onderzoek	Wanneer nodig	Extra inzicht wanneer nodig

Overzicht onderzoeken, monitoring en inventarisaties

Onderzoeken naar de uitstoot (emissie) van Tata Steel

Emissiebronnen fijn stof en NO_2
We hebben de staatssecretaris gevraagd om de IJmond in het kader van het Schone Lucht Akkoord (SLA) aan te wijzen als "hoog blootgestelde locatie", zodat het in aanmerking kan komen voor een gebiedsgerichte aanpak op grond van het SLA. Onderdeel van die gevraagde aanwijzing is een onderzoek om meer inzicht krijgen in de bronnen van fijn stof (PM10 en PM2,5) en stikstofdioxide (NO_2). Dit betreft zo wel bronnen van Tata Steel als andere bronnen in de IJmond. In de loop van 2021 moet duidelijk worden welke gebieden worden aangewezen voor een gebiedsgerichte aanpak.

Inventarisatie (potentieel) Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS)
De basis van het overheidsbeleid voor ZZS is vastgelegd in het Activiteitenbesluit. Iedere 5 jaar moeten bedrijven informatie aanleveren over ZZS en de mogelijkheden voor minimalisatie. Het Activiteitenbesluit verplicht bedrijven uitstoot van ZZS te voorkomen. Als dat niet haalbaar is, dan moeten de emissies zoveel mogelijk worden beperkt (minimalisatieverplichting). Via een uitvraag aan bedrijven worden de emissies van (potentieel) ZZS geïnventariseerd, ook bij Tata Steel. De uitvraag is nodig om te toetsen of de vergunning moet worden aangepast.

Afhankelijk van de mogelijkheden voor minimalisering verwachten we dat de minimalisatie van ZZS een belangrijke bijdrage kan leveren aan een gezondere leefomgeving in de IJmond. Onder ZZS vallen bijvoorbeeld ook polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's) en benzeen. De inventarisatie moet 1 januari 2021 zijn afgerond, hierover zijn afspraken gemaakt tussen de OD NZKG en Tata Steel.

Geurbronnen Hoogoven 6 en Kooksfabrieken
Tot het najaar van 2020 loopt een onderzoek naar de geuremissie van Hoogoven 6 en de Kooksfabrieken. Dit onderzoek is nodig om een definitief besluit over geur van Tata Steel goed te onderbouwen. De OD NZKG is opdrachtgever van dit onderzoek.

Onderzoek en monitoring naar de aanwezigheid van stoffen en effecten in de leefomgeving

Luchtmeetnet
In de IJmond staat een luchtmeetnet van vijf vaste luchtmeetstations met hoogwaardige meetapparatuur. Onder meer fijn stof, geur (waterstofsulfide/H_2S en zwaveldioxide/SO_2), stikstofoxiden (NO/NO_2) en verschillende zware metalen worden doorlopend gemeten. De gegevens van het luchtmeetnet zijn voortdurend live in te zien op de website van luchtmeetnet.nl. Jaarlijks wordt een datarapportage opgesteld, het Datarapport Luchtkwaliteit IJmond. Het luchtmeetnet IJmond is gestart in de jaren '90 en in de loop der jaren aangepast en uitgebreid. De metingen hebben een continu karakter, het luchtmeetnet blijft. Verschillende partijen leveren een financiële bijdrage aan het luchtmeetnet maar de belangrijkste opdrachtgever is de provincie Noord-Holland. De GGD Amsterdam is de beheerder van het luchtmeetnet in opdracht van de OD NZKG.Onderzocht wordt of een meting voor grofstof (groter dan PM10) kan worden toegevoegd aan het luchtmeetnet in de IJmond.

Meetstation Bosweg luchtmeetnet
Tata Steel heeft tot en met het Datarapport luchtkwaliteit IJmond 2019 een rol gehad bij het luchtmeetnet en de jaarlijkse rapportage daarvan. Eén van de meetstations (locatie Bosweg) is namelijk in eigendom van Tata Steel, en Tata Steel levert jaarlijks meetdata van dit meetstation aan. De provincie Noord-Holland wil de onderdelen van het meetstation aan de Bosweg van Tata Steel die gegevens verzamelen voor de jaarlijkse rapportage overnemen om zo het vertrouwen in het luchtmeetnet en in de jaarlijkse rapportage te vergroten. De betrokkenheid van Tata Steel bij het jaarlijkse Datarapport luchtkwaliteit IJmond kan daarmee worden beëindigd.

Hollandse Luchten
Hollandse Luchten is een experimenteel project van de provincie Noord-Holland waarbij met *citizen sensing* wordt onderzocht hoe tegen lage kosten luchtkwaliteit in kaart kan worden gebracht. De meetresultaten worden als open data gepubliceerd. Het is ook een experiment om ervaring op te doen met samenwerking tussen bewoners, lokale initiatieven en overheden. De proeffase liep tot juni 2020 en is met in ieder geval een jaar verlengd.

Verkennende meting ultrafijn stof RIVM
Het RIVM heeft verkennende metingen gedaan naar ultrafijn stof in de IJmond, de resultaten zijn voor de zomer van 2020 gepresenteerd. Deze inventarisatie gaf alleen waarden weer, geen gezondheidskundige duiding. In 2021 worden de eerste resultaten verwacht van een gezondheidsonderzoek naar ultrafijn stof van het RIVM rond Schiphol. Dat ultrafijn stof kan worden gemeten is een relatief nieuwe ontwikkeling. Er bestaan geen normen voor. Als er grenswaarden voor ultrafijn stof moeten komen zullen die op Europees niveau moeten worden bepaald.

Geurgegevens eNose netwerk Tata Steel en provincie
De provincie Noord-Holland en Tata Steel zijn een pilot gestart om gegevens uit te wisselen van de verschillende elektronische neuzen (eNoses) die in de omgeving staan. Dit helpt om geurbronnen op te sporen zodat meer gerichte maatregelen genomen kunnen worden om geuroverlast te voorkomen. De pilot is 1 mei 2020 gestart en duurt een jaar.

Geluidmeetstations en geluidzonebeheermodel
De maximale geluidsproductie van Tata Steel is vastgelegd in de vergunning, de OD NZKG houdt daar toezicht op. Om de geluidsproductie van Tata Steel te monitoren zijn er drie vaste geluidmeetstations. Geluid wordt daarmee continu gemeten.

Geluidzonebeheermodel
Het geluidzonebeheermodel is een (reken)hulpmiddel om de geluidruimte voor nieuwe ontwikkelingen objectief te toetsen. Er zijn regelmatig twijfels bij sommige bewoners over de werking van het geluidzonebeheermodel. In overleg met bewoners wordt daarom een onafhankelijke deskundige gevraagd dit geluidzonebeheermodel te bekijken.

Onderzoek naar de gezondheid van omwonenden

Gezondheidsonderzoek RIVM
De provincie en de IJmondgemeenten hebben het RIVM gezamenlijk opdracht gegeven voor een breed gezondheidsonderzoek in de IJmond. De onderzoeksopzet is gebaseerd op ongeveer 300 vragen van bewoners die zijn gesteld na het eerste RIVM onderzoek naar de zogenoemde grafietregens. Een groot deel van die vragen is reeds beantwoord. Voor vragen die nader onderzoek vereisen heeft het RIVM opdracht gekregen voor een gezondheidsonderzoek. Het onderzoek bestaat uit opeenvolgende fases, de totale doorlooptijd is van 2020-2022. Voor de uitvoering van het onderzoek wordt gewerkt met een klankbordgroep met bewonersvertegenwoordiging.

Gezondheidsmonitor IJmond
In 2012 en 2016 heeft de GGD Kennemerland een Gezondheidsmonitor IJmond uitgevoerd samen met het RIVM. De derde ronde is najaar 2020 gestart. De rapportage wordt begin 2022 verwacht.
De gezondheidsmonitor brengt trends in gezondheid in relatie tot de luchtkwaliteit in kaart en vraagt onder meer naar chronische aandoeningen, medicatiegebruik, ervaren hinder en gezondheidsbeleving.

Kanker Incidentie en prevalentie Onderzoek (KIO) door GGD Kennemerland
Het KIO onderzoek van GGD Kennemerland is voor de zomer van 2020 gepubliceerd. Het onderzoek gaat over de incidentie en prevalentie van kanker in de 9 gemeenten van GGD regio Kennemerland van 2004 – 2018. In 2007 is een vergelijkbaar onderzoek uitgevoerd voor de periode 1989 – 2003. Uit dit onderzoek komt naar voren dat bepaalde vormen van kanker vaker voorkomen dan gemiddeld, waaronder longkanker in Beverwijk. Eén van de aanbevelingen uit het onderzoek is om onderzoek te doen naar maatregelen om de luchtkwaliteit verder te verbeteren en de blootstelling aan luchtverontreiniging te verminderen.

5

VERSTERKEN UITVOERING VERGUNNINGVERLENING, TOEZICHT EN HANDHAVINGSTAKEN (VTH)

Huidige situatie

Binnen het VTH-stelsel is de provincie het wettelijk bevoegde gezag (vergunningverlener, toezichthouder en handhaver) voor Tata Steel op het gebied van het omgevingsrecht. Het VTH-stelsel is zo ingericht dat de uitvoering van de milieutaken wordt gedaan door omgevingsdiensten. Voor Tata Steel doet de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) dit namens de provincie in mandaat. Tata Steel heeft een vergunning en moet zich aan de vergunning en andere wet- en regelgeving houden. Daar wordt met toezicht op gecontroleerd en zo nodig op gehandhaafd. De OD NZKG voert haar werkzaamheden uit binnen de wettelijke kaders van Europese en landelijke wet- en regelgeving in opdracht en mandaat van de provincie Noord-Holland. De gemeenten hebben een adviesrol bij belangrijke vergunningen die aan Tata Steel worden verleend. Deze adviesrol wordt voor de IJmondgemeenten vervuld door de Omgevingsdienst IJmond.

Bij de uitvoering van de VTH-taken is de OD NZKG gebonden aan wet- en regelgeving. Hierin is opgenomen wat wettelijk en afdwingbaar is. Vergunningverlening, toezicht en handhaving zijn effectieve instrumenten om – indien nodig – maatregelen van bedrijven te kunnen afdwingen. Aanvullend kunnen overheden bestuurlijke en beleidsmatige acties inzetten. Dit kan bijvoorbeeld door middel van het bestuurlijke gesprek met Tata Steel. De bouw van de Rozaslakhal is daarvan een goed voorbeeld. De bouw van deze hal was niet afdwingbaar via het reguliere VTH-spoor, maar is onder andere door aanvullende bestuurlijke gesprekken uiteindelijk wel door Tata Steel gebouwd.

Ambitie

Het VTH-instrumentarium versterken en intensiveren we verder. gezondheid willen we meer nadruk geven in de uitvoering van de VTH taken. Wettelijke kaders vormen hierbij het uitgangspunt. Dit betekent dat we moeten prioriteren binnen de werkzaamheden. Hinder bijvoorbeeld heeft grote gezondheidseffecten. Toezicht en handhaving hierop dient prioriteit te krijgen, maar mag niet ten koste gaan van een belangrijke basisvoorwaarde: externe veiligheid. Gezondheid is ook belangrijk bij de nadere uitwerking van het verder intensiveren van de taken. De reeds ingezette inventarisatie van Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) is hier een goed voorbeeld van. Verder actualiseren en digitaliseren we de vergunning van Tata Steel.

Als regionale overheden beschikken wij soms niet over de instrumenten om zaken af te kunnen dwingen. We zijn beperkt tot de kaders van wet- en regelgeving. Soms kunnen andere overheden, zoals het Rijk of de Europese Unie, dit wel. Wij zullen met hen samenwerken en hen zo nodig aanspreken en stimuleren wanneer wij kansen zien voor verbetering. Maar ook blijven wij door middel van het bestuurlijke gesprek Tata Steel in beweging brengen richting schonere productie.

Wat gaan we doen?

We maken in de uitvoering onderscheid tussen wat wettelijk en afdwingbaar is en wat aanvullende bestuurlijke en beleidsmatig onderdelen zijn van onze VTH-aanpak. Met “wettelijk en afdwingbaar” bedoelen we de uitvoering van de VTH-taken door de OD NZKG zoals dat nu al mogelijk is binnen de bestaande kaders. Met “bestuurlijk en beleidsmatig” bedoelen we de aanvullende acties waar (nog) geen formele (afdwingbare) basis voor is in wet- en regelgeving. Een resultaat van deze bestuurlijke en beleidsmatige acties wordt wel vaak geborgd in de VTH uitvoering. Afspraken met Tata Steel over aanvullende maatregelen, zoals eerder bijvoorbeeld de bouw van de Rozaslakhal, leggen we formeel vast in een vergunning. De vergunning actualiseren we voortdurend op basis van nieuwe regelgeving van de Europese Unie of het Rijk.
Aangezien Europa en het Rijk met name gaan over de wet- en regelgeving kan de bestuurlijke rol van provincie en gemeenten zijn om bij het Rijk of Europa aan te dringen op betere wet- en regelgeving. Wettelijk en afdwingbaar of bestuurlijke en beleidsmatig – het doel is gelijk: een krachtiger uitvoering van de VTH taken.

Uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020 - 2022: Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

De OD NZKG heeft voor de versterking van de VTH-taken een eigen uitvoeringsprogramma opgesteld. Dit Uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020 - 2022 van de OD NZKG bestaat uit 2 onderdelen:

A. Reguliere uitvoering bestaande VTH-taken
B. Intensiveren VTH-taken Tata Steel

De OD NZKG gaat haar taken met het Uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020 - 2022 integraal uitvoeren. Die integraliteit heeft tot doel om vergunningverlening, toezicht en handhaving meer in samenhang uit te voeren. De provincie Noord-Holland is het bevoegde gezag voor de uitvoering van de VTH taken bij Tata Steel. Het Uitvoeringsprogramma wordt door de provincie Noord-Holland tegelijk met het programma Tata Steel 2020 – 2050 vastgesteld en vormt de verdere uitwerking van het spoor versterken VTH-taken.

Onderzoek Randstedelijke Rekenkamer

In de uitvoering van de VTH taken richting Tata Steel door de OD NZKG worden de aanbevelingen van het Randstedelijke Rekenkamer onderzoek meegenomen. Dit onderzoek wordt in opdracht van Provinciale Staten uitgevoerd. Het onderzoek (naar verwachting gereed begin 2021) zal aanbevelingen bevatten over de uitvoering van de VTH-taken door de OD NZKG.

Onderdeel A: Reguliere uitvoering bestaande VTH-taken

Ook zonder benoeming in dit Programma Tata Steel 2020 -2050 kunnen VTH-taken gewoon worden uitgevoerd. Een vergunningaanvraag moet in behandeling worden genomen, op een handhavingsverzoek wordt gereageerd. Ook voor onderwerpen die in dit document niet specifiek worden genoemd of voor zaken die niet binnen de afbakening van gezondheid en veiligheid (zie hoofdstuk 2) vallen zoals die wordt gehanteerd in dit programma. De reguliere werkzaamheden gaan continu door.

Achtergrond: Reguliere uitvoering VTH-taken Tata Steel

De verantwoordelijkheid om te voldoen aan geldende wet- en regelgeving ligt in eerste instantie bij Tata Steel zelf. Een vergunning begint bijvoorbeeld bij een goede vergunningaanvraag. De totale vergunning van Tata Steel bestaat uit een basisvergunning met daarbij een groot aantal deelvergunningen. Tata Steel, bestaande uit circa 18 verschillende werkeenheden, dient met enige regelmaat aanvragen in voor wijzigingen op de vergunning. In 2019 behandelde de OD NZKG 48 milieuvergunningen en 40 bouwvergunningen voor Tata Steel. Het actueel houden van de vergunningen aan de gewijzigde regelgeving, zoals de gewijzigde BBT-conclusies (Best Beschikbare Technieken) is een continu proces.

De OD NZKG houdt toezicht op basis van inschatting van de risico's. Binnen het toezicht heeft (externe) veiligheid een hoge prioriteit. Tata Steel valt onder het Besluit Risico's Zware Ongevallen (Brzo). Bij Tata Steel wordt gewerkt met relatief grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen waardoor het risico op ongevallen en milieurisico's potentieel groter is. Met Brzo-inspecties krijgt externe veiligheid voortdurend aandacht. Deze inspecties gaan altijd door en hebben hoge prioriteit, waarbij (externe) veiligheid continu een belangrijke basisvoorwaarde is. Andere onderwerpen zijn emissies naar de lucht, geur, stof, geluid, bodem en bouw.

Het reguliere toezicht wordt uitgevoerd op basis van een vastgestelde risicoanalyse, waarin de belangrijke onderwerpen toezichtsfrequentie en type toezicht zijn. In het toezicht wordt naast het beoordelen van aangeleverde rapportages fysiek op locatie de situatie getoetst aan de vergunning. Bij thematisch toezicht wordt de diepte ingegaan. Ook klachten en ongewone voorvallen kunnen aanleiding zijn om het toezicht te intensiveren. Als bij toezicht overtredingen worden geconstateerd volgt handhaving. De OD NZKG kan meerdere handhavingsinstrumenten inzetten, waarbij het primaire doel het oplossen van de overtreding is. De OD NZKG werkt volgens de vastgelegde Landelijke Handhavingsstrategie. Bij zware overtredingen worden vaak instrumenten vanuit strafrecht en bestuursrecht gecombineerd.

Onderdeel B: Intensiveren VTH-taken Tata Steel

Tata Steel bestaat uit 18 verschillende werkeenheden, die een verschillende bijdrage hebben aan de risico's voor, emissie naar en hinder in de omgeving. Om de inzet te kunnen prioriteren op de belangrijkste bronnen is op basis van emissiegegevens bepaald welke werkeenheden van Tata Steel de grootste bronnen zijn van geur, geluid en stof, de uitstoot van stikstofoxiden en ZZS-stoffen. Daaruit volgt dat de Kooksfabrieken voor geur de belangrijkste hinderbronnen zijn. Stof komt bij diverse opslaglocaties en de daken van de hoogovens en de Oxystaalfabriek vrij. Lood en stikstofoxiden komen voor een belangrijk deel vrij bij de Pelletfabriek.

In dit onderdeel B komen de onderdelen terug die naar aanleiding van dit Programma Tata Steel 2020-2050 extra worden uitgevoerd, boven op de reguliere uitvoering van de VTH-taken. In het Uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020 – 2022 zijn de volgende onderdelen opgenomen.

De vergunning van Tata Steel aanscherpen binnen bestaande wet- en regelgeving

De vergunning van Tata Steel actualiseren we voortdurend op een risico-gestuurde wijze. De vergunning is nooit voor 100% af, actualisaties en vernieuwen gaan altijd door.

Met verschillende trajecten lichten we de vergunning van Tata Steel door en waar mogelijk scherpen we deze aan. Door deze trajecten te versnellen en strakker op elkaar te laten aansluiten brengen we bovendien een versnelling hiervan aan. Binnen twee jaar moet dit leiden tot aanscherping van de vergunning. Er is gekozen voor een parallelle aanpak per werkeenheid (fabriek) zodat resultaten sneller zichtbaar zijn. De focus ligt op de emissies naar de lucht en op stof, dit in lijn met het doel om de negatieve effecten van Tata Steel op de gezondheid en veiligheid in de leefomgeving van de IJmond zoveel mogelijk te verminderen. De trajecten voor de vergunning betreffen op hoofdlijnen:

- **Actualiseren:** De actualisatie is bedoeld om voorschriften van de vergunning langs te lopen om na te gaan of deze aan de meest actuele wet- en regelgeving voldoet en of de vergunningvoorschriften kunnen worden aangescherpt. Actualiseren van de vergunning blijft altijd een continu proces, ook na de komende twee jaar. In de toekomst zullen er immers opnieuw wijzigingen in wet- en regelgeving plaatsvinden die we weer in de vergunning verwerken.
- **Opvolging onderzoek vergunningen belangrijkste fabrieken:** Recent is de vergunning van beide Kooksfabrieken, beide Hoogovens, Pelletfabriek, Sinterfabriek en Oxystaalfabriek in opdracht van de OD NZKG onderzocht door een extern bureau (SPPS). De aanbevelingen van dit onderzoeken voeren we uit.
- **Digitalisering:** Via digitalisering maken we de vergunning overzichtelijk en beter raadpleegbaar. Met het digitaliseringsproces lopen we vergunningvoorschriften ook meteen door om na te gaan of deze actualisatie behoeven.
- **Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS):** Zoals in hoofdstuk 4 is aangegeven inventariseren we de uitstoot van ZZS. Iedere 5 jaar moeten bedrijven informatie aanleveren over ZZS en de mogelijkheden voor minimalisatie. Op basis van de inventarisatie volgt een overzicht van de emissie-eisen in de vergunning die aangescherpt moeten worden omdat deze stoffen de gestelde grenswaarden overschrijden buiten het terrein van Tata. Indien dit het geval is scherpen we de vergunning aan. Een deel van deze ZZS aanscherpingen volgt later omdat de minimalisatieverplichting voor verschillende stoffen pas vanaf 2025 van kracht wordt. In 2025 nemen we die aanscherpingen mee in de reguliere continue actualisatie van de vergunning.
- **Stof:** De grootste bijdrage aan stof komt van zogenoemde open bronnen op het terrein. Dit zijn de menghopen, opslagen en de wegen. Hier is winst mogelijk door “good housekeeping”. Dit betreft niet zo zeer uitstoot normen voor bijvoorbeeld een filterinstallatie, maar voorschriften over gedrag en goede werkwijzen waardoor stofverspreiding tegen wordt gegaan. Specifiek voor stof gaan we gedrag- en werkvoorschriften in de vergunning opnemen om stofverspreiding tegen te gaan.
- **Geur:** In het provinciaal geurbeleid zijn grens- en richtwaarden opgenomen. Voor complexe bedrijven als Tata Steel, waarbij sprake is van meerdere geurbronnen, kan de provincie afwijken van deze grens- en richtwaarden om een zogenaamd aanvaardbaar hinderniveau vast te stellen. Uitgangspunt van het provinciaal geurbeleid ten aanzien van Tata Steel is voldoen aan de BBT eisen voor geur. We moeten nog een definitief besluit nemen over geur bij Tata Steel op basis van het provinciaal geurbeleid. De planning is om dit besluit begin 2021 te nemen. Bij het besluit over geur maken we een afweging tussen verschillende onderdelen: de BBT’s, maar ook de geurklachten, het klachtenpatroon en gegevens van eNoses (elektronische neuzen). Met het besluit over geur creëren we een beter handhaafbare situatie. Ook nemen we een onderzoeks- en inspanningsverplichting op met als doel een steeds verdere verbetering.
- **Geluid:** De scherpe toename van geluidsklachten in 2019 is vooral toe te schrijven aan het in september 2019 geopende schrootveld 3. De OD NZKG gaat werk- en handeling voorschriften in de vergunning vastleggen om geluid van schrootveld 3 te beperken. Het gaat dan om het vastleggen van de wijze van handelen waarbij de minste geluidsoverlast ontstaat. De OD NZKG gaat dergelijke voorschriften ook bij andere geluidsbronnen in de vergunning opnemen.

Kaders en grenzen bij aanscherping van de vergunning
De vergunning scherpen we met bovenstaande punten op alle manieren aan waar de wet- en regelgeving dat mogelijk maakt. Dat doen we bovendien versneld, namelijk binnen twee jaar. De provincie en de OD NZKG doen daarmee wat binnen de grenzen van de bevoegdheid ligt om de vergunning aan te scherpen.

Er zijn dus grenzen aan de bevoegdheid van de provincie. De omgeving vraagt de overheid met enige regelmaat om de vergunning dusdanig aan te scherpen dat in het bijzonder de Kooksfabriek 2 gesloten wordt. En dat Tata Steel in de vergunning een productieplafond heeft terwijl de daadwerkelijke productie lager ligt. Het verzoek is dan om deze "ruimte in de productie" met een aangepaste vergunning weg te nemen. Die bevoegdheid heeft de provincie echter niet, een vergunning is namelijk ook een verkregen recht. Met de actualisatie en aanscherping van de vergunning sturen we op zaken als emissieplafonds en maximale uitstoot. Kortom, op het zoveel mogelijk verminderen van de negatieve effecten van Tata Steel op de gezondheid en de veiligheid in de IJmond.

De Kooksfabrieken

Van de twee Kooksfabrieken is bekend dat deze een belangrijke bron van NOx uitstoot zijn en dat ze bovendien geuroverlast geven. Van alle fabrieken van Tata Steel weten we dat met name Kooksfabriek 2 verouderd is en problemen geeft. De Kooksfabrieken verdienen bijzondere VTH aandacht. In de trajecten voor de actualisatie van de vergunning hebben de Kooksfabrieken daarom de eerste prioriteit. Verder zet de OD NZKG de handhaving op rauwe Kooks voort.

Extra Toezicht & handhaving Tata Steel
Toezicht is bedoeld om te controleren of Tata Steel zich houdt aan de vergunning. Als dit niet het geval blijkt volgt handhaving. We zetten extra toezicht en handhaving in voor Tata Steel. Intensiever toezicht hebben we reeds ingezet op de Kooksfabrieken. De extra inzet bestaat uit:

- **Extra toezicht op met name de fabrieken van Tata Steel met de meeste invloed op de gezondheid en veiligheid:** De komende jaren houden we extra toezicht met extra inspecteurs. Waar nodig volgt handhaving.
- **Toezicht dichter bij Tata Steel:** Wij willen dat de toezichthouders letterlijk dichterbij Tata Steel zitten. We openen een OD NZKG loket in Wijk aan Zee. Hiermee kunnen we beter toezicht houden en kan sneller worden gereageerd op klachten.
- **Innovatie en versterken van het toezichtinstrumentarium:** De OD NZKG gaat onderzoeken welke vernieuwende manieren voor toezicht er zijn en of die bij Tata Steel toegepast kunnen worden. Voorbeelden zijn diepere data analyses om gericht toezicht op te baseren en onderzoeken onder welke (juridische) voorwaarden vormen van cameratoezicht mogelijk zijn.

Bestuurlijk en beleidsmatig

Aanvullende op het wettelijk en afdwingbare zetten we ook een aantal bestuurlijke en beleidsmatige acties in.

- **Pelletfabriek**

Voor de Pelletfabriek is door Tata Steel vrijwillig een kosteneffectiviteitsonderzoek uitgevoerd, onder andere na overleg met de provincie. Dit onderzoek gaat over een technische maatregel voor het terugdringen van NOx-uitstoot. Het kosteneffectiviteits-onderzoek voor NOx wordt beoordeeld door de OD NZKG. Afhankelijk van de uitkomst kan dit binnen het VTH-spoor tot een wijziging van de vergunning leiden. Nog in 2020 nemen wij een standpunt in over het vervolgtraject op basis van het kosteneffectiviteitsonderzoek.

De Pelletfabriek is de belangrijkste NOx bron van Tata Steel en verantwoordelijk voor ongeveer 90% van de loodemissies. De Pelletfabriek is ook een bron van cadmium (een ZZS) en van fijn stof. De provincie heeft Tata Steel begin 2020 een brief gestuurd met het verzoek in het kosteneffectiviteitsonderzoek breder te kijken dan enkel NOx en ook ZZS in het onderzoek mee te nemen. In de toekomstplannen van Tata Steel blijft de Pelletfabriek nog lang in gebruik. Wij vinden het daarom extra belangrijk dat bij deze fabriek maatregelen worden genomen.

- **Europese wetgeving voor vergunningverlening: Best Beschikbare Technieken**

De Best Beschikbare Technieken (BBT) referentiedocumenten (BREF's) vormen een belangrijk kader voor de vergunningverlening bij Tata Steel. BREF's worden opgesteld onder leiding van de Europese Commissie. Actuele BREF's zijn van belang om via vergunningverlening nieuwe technieken toe te laten passen. Op grond van de Richtlijn Industriële Emissies (RIE) moet de Europese Commissie ernaar streven de BREF's uiterlijk acht jaar na de publicatie van de vorige versie bij te werken. Verschillende voor Tata Steel relevante BREF's zijn ouder dan 8 jaar. De voor Tata Steel meest relevante is de BREF IJzer en Staal van 2012. De provincie en gemeenten zullen op basis van het Programma Tata Steel er bij de verantwoordelijke minister of staatssecretaris op aan dringen om de Europese Commissie te bewegen het proces om deze BREF te actualiseren in gang te zetten.

Om stofoverlast bij de mengvelden volledig te voorkomen is feitelijk maar één oplossing denkbaar en dat is overkapping. Dit is een dure maatregelen en niet voorgeschreven in de conclusies van de betreffende BREF op- en overslag (2006). In Taranto (Italië) is wel een vergelijkbare maatregel genomen. De maatregel kan bij de herziening van de BREF op- en overslag mogelijk als een nieuwe Europese BBT voor grondstoffenopslag opgevoerd worden. Bij het verzoek aan de minister of staatssecretaris om de Europese regelgeving te actualiseren zullen wij daarom ook vragen om inzet voor de actualisatie van de BREF op- en overslag.

- **Technische maatregelen stofreductie versnellen: Smidse kappen, tertiaire afzuiging**

Tata Steel heeft zelf het initiatief genomen voor verschillende technische maatregelen om de verspreiding van stof tegen te gaan. Dit vinden wij een goede ontwikkeling. Dit betreft de "smidse kappen" bij beide Hoogovens. Hiermee kunnen de zichtbare stofemissies bij de Hoogovens worden verminderd. Voor de Oxystaalfabriek onderzoekt Tata Steel de realisatie van een tertiaire afzuigingsinstallatie. Hiermee kunnen de zichtbare stofemissies uit het dak van de Oxystaalfabriek die met enige regelmaat voorkomen worden verminderd.
De Smidse kappen zijn voor Hoogoven 6 vooralsnog voorzien voor 2022 (met een renovatie). Voor Hoogoven 7 is nog geen voorgenomen planning bekend. Voor de tertiaire afzuiging is ook nog geen planning bekend. De OD NZKG onderzoekt of de realisatie van "smidse kappen" ambtshalve in de vergunning kan worden opgenomen.
Dit betreft echter nog niet het tijdstip van realisatie. De provincie en de IJmondgemeenten gaan daarom in overleg met Tata Steel om te onderzoeken of een snellere realisatie van deze maatregelen mogelijk is.

- **Onderzoek naar stofschermen en overkappingen**

In overleg met Tata Steel willen wij onderzoeken of bij Harsco Metals verdere overkapping of afscherming (net als met de Rozaslakhal) mogelijk en zinvol is. Daarnaast gaan wij onderzoeken of de in het eerdere onderzoek "Vervolgonderzoek fijn stof emissies IJmond fase 3" (september 2011) onderzochte maatregelen op dit moment wel opportuun zijn om uit te voeren. Dit betreft stofschermen, stofmonitoring per windrichting en overkappen van de grote opslagen bij de grondstoffenlogistiek. Specifiek wordt onderzocht of er in de provinciale uitvoeringsregeling van het Programma Gezonde leefomgeving subsidiemogelijkheden zijn voor dit soort bovenwettelijke maatregelen bij de industrie (BBT+).

De doelstelling van dit onderdeel overlapt deels met de paragraaf over stofoverlast bij "Europese wetgeving voor vergunningverlening: Best Beschikbare Technieken". Het is de verwachting dat een herziening van de BREF op- en overslag meerdere jaren in beslag neemt. Bovendien is de uitkomst niet op voorhand bekend. Door zelf met Tata Steel in overleg te gaan en naar de eigen provinciale subsidiemogelijkheden te kijken is naar verwachting eerder resultaat mogelijk.

- **Pilot Industrie Schone Lucht Akkoord**

Bij de beschrijving van BBT's wordt een bandbreedte weergegeven waarbinnen prestaties van een bedrijf en/of toegepaste techniek moet vallen. In het kader van het Schone Lucht Akkoord (SLA) verkennen de 12 provincies gezamenlijk of het mogelijk is om scherper te vergunnen bij industriële bedrijven. Met andere woorden, of het mogelijk is te sturen op de onderkant BBT-bandbreedte (zo min mogelijk uitstoot). Dit richt zich op nieuwe of geactualiseerde vergunningen die vanaf 2021 worden afgegeven. Om te sturen op de onderkant van de BBT-bandbreedte is het in ieder geval nodig dat de provincie Noord-Holland hier beleid voor vaststelt. De provincie onderzoekt de resultaten van de pilot industrie zodra deze bekend zijn, en besluit op basis daarvan of het nodig en nuttig is om hier aanvullend beleid voor vast te stellen.

- **Roadmap 2030 Tata Steel**

De Roadmap 2030 is van Tata Steel zelf, het is geen verplichting op grond van de wet of een vergunning. De overheid kan de voortgang van de Roadmap 2030 daarom niet afdwingen. De provincie en de IJmondgemeenten hebben medio 2019 in een reactie laten weten dat de Roadmap 2030 te veel is geformuleerd in termen van overlast, terwijl de maatschappelijke zorg is gericht op gezondheid. In de Roadmap 2030 is gezondheid als thema onderbelicht omdat Tata Steel zich richt op het voldoen aan milieuwetgeving. Vanuit de provincie en de IJmondgemeenten biedt deze insteek onvoldoende perspectief op de lange termijn omdat inwoners meer duidelijkheid willen krijgen over de gezondheidseffecten van Tata Steel, en er steeds meer waarde wordt gehecht aan een duurzame toekomst. Los van deze kritische reactie is de Roadmap 2030 een gegeven. De provincie en de gemeenten zullen de voortgang van de Roadmap 2030 monitoren en Tata Steel waar nodig aanspreken op de voortgang. Aan verschillende onderdelen van de Roadmap 2030 zit een VTH-traject vast, bijvoorbeeld bij de aanvraag voor een nieuwe vergunning. Wij vragen Tata Steel om bij de uitvoering van de Roadmap 2030 de maatregelen die voor de gezondheid het meest relevant zijn als eerste uit te voeren.

- **Overig: Structureel overleg met Tata Steel**

Naast bovenstaande specifieke punten is er altijd een zekere wisselwerking tussen het wettelijk en afdwingbare enerzijds en het bestuurlijk en beleidsmatige anderzijds. We nemen bijvoorbeeld een formeel besluit voor geur (wettelijk en afdwingbaar). Dat neemt niet weg dat we daarnaast met Tata Steel het gesprek voeren over aanvullende maatregelen om overlast door geur te reduceren. Bijvoorbeeld op basis van de resultaten van de gegevens uit het gezamenlijke eNose netwerk van de provincie en Tata Steel. Aanvullende maatregelen en mogelijkheden om de negatieve effecten van Tata Steel op de gezondheid en veiligheid in de IJmond zoveel mogelijk te verminderen zijn voortdurend onderwerp van gesprek. In het bijzonder voor de aspecten die veel klachten en overlast opleveren, te weten geur, geluid en stof.

Schone Lucht Akkoord: Fijn stof en Stikstofdioxide

Begin januari 2020 is het Schone Lucht Akkoord (SLA) ondertekend, ook door de provincie Noord-Holland en de IJmondgemeenten. Vanuit het SLA wordt gestreefd naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst te realiseren. Het SLA richt zich daarbij op het behalen van de advieswaarden van de World Health Organization (WHO) voor fijn stof (pm10, pm2,5) en stikstofdioxide (NO_2) in 2030.

Fijn stof

De vergunning normeert de uitstoot van stoffen, en die stoffen kunnen ook in de vorm van fijn stof voorkomen. Zo is er bijvoorbeeld voor de emissie van lood een norm, en loodemissie kan als fijn stof naar buiten komen. Als emissies in het algemeen afnemen, zal ook de fijnstofemissie afnemen. Verschillende in dit hoofdstuk genoemde maatregelen zullen daarom bijdragen aan de reductie van fijn stof. Het traject voor Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) is bijvoorbeeld van belang. In de praktijk kan het verminderen van ZZS bijdragen aan vermindering van de emissie van fijn stof. Daarnaast kunnen de in dit hoofdstuk genoemde maatregelen om het aandeel van (grof)stof te verminderen in het bijzonder bijdragen aan de vermindering van fijn stof omdat (grof)stof doorgaans ook een fijnstofelement in zich heeft. Tot slot wordt begin 2021 de filterinstallatie bij de Sinterkoelers in gebruik genomen met reductie van fijnstofemissie tot gevolg.

Stikstofoxiden (NOx)

Vermindering van NOx-uitstoot is sinds de Raad van State uitspraak over de Programmatische Aanpak Stikstof in 2019 extra urgent geworden. NOx of stikstofoxiden is de verzamelnaam voor stikstofmonoxide (NO) en stikstofdioxide (NO_2). In het eerste advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek wordt de provincies geadviseerd in beeld te brengen in hoeverre verschillende industriële sectoren een negatieve bijdrage leveren aan de stikstofdepositie in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Dit is een aanvullende reden, los van gezondheid, om de uitstoot van NOx zo veel mogelijk te beperken. Binnen de huidige VTH-kaders zijn bij Tata Steel optimalisaties mogelijk om de NO_2 uitstoot te verminderen. Dit is onderdeel van verschillende in dit hoofdstuk genoemde trajecten en maatregelen.

Tata Steel grenst aan twee stikstofgevoelige natuurgebieden (Noord-Hollands Duinreservaat en Kennemerland-Zuid). De provincie werkt voor deze en andere stikstofgevoelige gebieden aan een gebiedsgerichte aanpak. Tata Steel wordt net als andere belanghebbenden in deze gebiedsgerichte aanpak betrokken. Verder wordt door de Rijksoverheid gewerkt aan verschillende oplossingsrichtingen voor de stikstofproblematiek.

Acties en gewenste resultaten

Wat	Wie	Wanneer	Gewenst resultaat
Uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020 - 2022: **a. Regulier uitvoering VTH-taken** **b. Intensivering VTH-taken:**	OD NZKG	Vaststellen programma: 2020 Uitvoering: 2020-2022	Een integrale uitvoering van de VTH-taken bij Tata Steel
Versneld aanscherpen vergunning Tata Steel		2020 - 2022	Aangescherpte vergunning waar mogelijk binnen wet- en regelgeving
Extra toezicht & Handhaving Tata Steel		2020 – 2022	Betere naleving vergunning
Kosteneffectiviteits-onderzoek NOx Pelletfabriek	Provincie /OD NZKG	2020 standpunt over vervolgtraject. Duur vervolgtraject nog niet bekend.	Minder NOx, lood en ZZS-emissies
EU/Rijk verzoeken actualiseren BREF's/BBT's	Provincie en gemeenten	Q1 2021 brief aan het Rijk versturen, traject daarna nog niet bekend.	Geactualiseerde BBT's met aanvullende mogelijkheden in de vergunning
Inzet voor afspraken over snellere realisatie technische maatregelen stofreductie	Provincie/OD NZKG	Q3 2021	Afspraak over realisatie technische maatregelen stof
Onderzoek stofschermen en overkapping	Provincie/OD NZKG	Q4 2021	Inzicht in mogelijkheden stofreductie
Pilot Industrie Schone Lucht Akkoord	Provincie	2020 (onderzoek) en 2021 (besluit beleidsregel)	Meer mogelijkheden om in de vergunning te sturen op minder emissies
Monitoren voortgang Roadmap 2030 Tata Steel	Provincie en gemeenten	Doorlopend tot 2030	Zicht houden op implementatie aangekondigde maatregelen Roadmap 2030
Structureel in overleg met Tata Steel	Provincie	Afspraak voor structureel overleg in 2020, daarna doorlopend	Aanvullende maatregelen voor de gezondheid en veiligheid in de IJmond

6 GEZONDERE LEEFOMGEVING OP DE LANGE TERMIJN: INNOVATIEVE EN DUURZAME STAALPRODUCTIE

Huidige situatie

De ambitie van Tata Steel is om in 2050 CO_2-neutraal staal te maken. Dit wil Tata Steel bereiken met CO_2-opslag van de emissies uit hoogovens en HIsarna, door staal te recyclen (meer schroot in te zetten) en, mogelijk, door in een “Direct Reduced Iron-installatie” (DRI) ijzererts te verwerken met waterstof. De exacte mix aan maatregelen en processen voor de lange termijn ligt nog niet vast en zal gaandeweg vorm moeten krijgen. Het is primair de verantwoordelijkheid van Tata Steel zelf hoe zij dit precies vorm willen geven. De CO_2-opslag van de hoogovens en HIsarna wil Tata Steel in de verdere toekomst afbouwen door de CO_2 niet op te slaan maar te gebruiken voor nuttige chemische producten.

De ambities van Tata Steel (zie kader) omvatten een nieuw en innovatief bedrijf. Voor de economische levensvatbaarheid van Tata Steel op de langere termijn is deze ambitie van belang. Tata Steel zal gedurende de energietransitie de omslag moeten maken naar minder tot geen uitstoot van CO_2. De reductie van CO_2 is een belangrijke beweegreden voor de ambitie van Tata Steel. Gezien de Klimaatwet en de Europese doelstelling voor CO_2 reductie is dit logisch. CO_2 reductie leidt op zichzelf niet tot gezondheidswinst voor de omgeving van Tata Steel. Wel is de opgave voor CO_2 de belangrijkste aanjager voor algehele verduurzaming en innovatie. Die zelfde verduurzaming en innovatie leidt tot nieuwe technologie waarmee Tata Steel in de toekomst beduidend minder emissies en daarmee minder impact op de gezondheid in de IJmond heeft. Strak vergunnen en handhaven is belangrijk. Maar de echte gezondheidswinst kan Tata Steel behalen met forse innovatie.

Ambitie Tata Steel richting 2050

Tata Steel heeft een langetermijnstrategie tot 2050 voor een duurzame toekomst in IJmuiden waarbij vanaf 2050 CO_2-neutraal staal wordt geproduceerd. De ambitie van Tata Steel voor een duurzame toekomst en CO_2-neutraal staal is op hoofdlijnen:

CO_2 opslag en hergebruik: Voor de middellange termijn (2030) wil Tata Steel CO_2 opslag & hergebruik inzetten om aan de CO_2 doelstellingen te voldoen: Gasunie, EBN, Port of Amsterdam en Tata Steel hebben in 2019 een haalbaarheidsstudie naar afvang, transport, opslag en hergebruik van CO_2 afgerond. Voor dit zogenaamde Athos project is inmiddels een marktverkenning uitgevoerd en de resultaten hiervan zijn positief. Vervolgens zal eind 2020 duidelijk worden welke partijen gaan samenwerken omdat dit project uit te voeren (https://athosccus.nl).

HIsarna: Staal produceren met de HIsarna technologie. Dit is een eerste stap in het produceren van staal zonder dat ertsvoorbereiding en kooksproductie nodig zijn. Op dit moment staat in IJmuiden een proeffabriek van HIsarna. Tata Steel is voornemens om een eerste HIsarna op industriële schaal (circa 1 miljoen ton) rond 2030-2035 in IJmuiden te realiseren. Dat zou betekenen dat de Kooksfabrieken, Pelletfabriek en/of Sinterfabriek op termijn terug kunnen in productie waardoor de emissies van deze fabrieken omlaag gaan.

Waterstof: Op de langere termijn (na 2035) verwacht Tata Steel dat waterstof beschikbaar komt om de opslag van CO_2 uit te faseren. Met waterstof kan in een zogenaamde “Direct Reduced Iron” installatie van ijzererts staal worden gemaakt. Ook kan met waterstof CO_2 worden omgezet in chemische producten. Hier zijn grote hoeveelheden waterstof voor nodig en daarmee grote hoeveelheden (wind)energie. Tata Steel heeft in samenwerking met chemiebedrijf Nouryon en Port of Amsterdam aangekondigd om te werken aan de ontwikkeling van een waterstofcluster. Deze bedrijven onderzoeken de haalbaarheid van een waterelektrolyse-installatie voor de productie van waterstof en zuurstof op het terrein van Tata Steel in IJmuiden (project Hermes). Tevens wordt ingezet op het ontwikkelen van faciliteiten waarmee waterstof kan worden aangeleverd uit andere delen van Nederland en Europa, bijvoorbeeld uit Groningen.

Zie voor meer informatie over de ambities van Tata Steel op de website.

De regionale overheden hebben de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 vastgesteld. Samen met de hieruit volgende Ontwikkelstrategie Energietransitie NZKG geeft dit de inhoudelijke kaders van de overheden om de energietransitie in de hele regio randvoorwaardelijk mogelijk te maken. Gemeenten, energienetwerkbeheerders, Rijk en provincie werken in het Bestuursplatform Energietransitie samen om zo snel mogelijk de benodigde infrastructuur op orde te krijgen. Wetgeving en subsidie vanuit het Rijk zijn er nog niet of niet voldoende. Vanuit het Bestuursplatform Energietransitie wordt hierover gesproken met de verantwoordelijke ministeries. Concreet inzicht in het tijdspad en vooral in de investeringen van Tata Steel voor de ambities van 2050 ontbreekt nog. De overheden hebben dit concrete inzicht nodig om het gesprek over de benodigde financiën beter te kunnen voeren met het Rijk en Europa, om zo in 2050 daadwerkelijk CO_2 neutraal te zijn.

Visie Noordzeekanaalgebied 2040 en ontwikkelstrategie energietransitie NZKG

De raden van de gemeenten Amsterdam, Beverwijk, Haarlemmerliede Spaarnwoude (nu gemeente Haarlemmermeer), Velsen en Zaanstad en Provinciale Staten van Noord-Holland hebben in 2018 de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 vastgesteld en aangenomen als richtsnoer voor toekomstig beleid. Doel van deze visie is om met het Noordzeekanaalgebied een bijdrage te leveren aan het versterken van de internationale concurrentiepositie van de MRA (Metropoolregio Amsterdam). Hierbij spelen energietransitie en leefbaarheid een belangrijke rol. Inmiddels is er ook de Ontwikkelstrategie Energietransitie NZKG, met als doel om in 2050 een bijna volledig CO_2-neutrale en circulaire economie te hebben. De belangrijkste maatregelen die nodig zijn:

- De elektriciteitsinfrastructuur in het gebied moet worden verzwaard. De vraag naar elektriciteit groeit door bijvoorbeeld elektrificatie in de industrie en elektrisch vervoer.
- De aardgasinfrastructuur moet geleidelijk worden omgebouwd naar een waterstofinfrastructuur, inclusief een aansluiting op een landelijk waterstoftransportnetwerk.
- Er is een CO_2-net nodig. Dit netwerk kan gerealiseerd worden door het bestaande CO_2-net van OCAP uit te breiden naar Afval Energiebedrijf Amsterdam (AEB) en naar Tata Steel, en met een afvoermogelijkheid vanuit het NZKG naar ondergrondse opslag in lege aardgasvelden onder de Noordzee.

Inmiddels is op basis van de klimaattafel Industrie een koploperstafel opgezet waar de vijf Nederlandse Industrieclusters en de overheden gezamenlijk werken aan de acties die het mogelijk moeten maken om in 2050 CO_2-neutraal te zijn. Vanuit het ministerie van Economische Zaken is een Taske Force infrastructuur opgericht die voor versnelling moet zorgen in de aanleg van de infrastructuur. Bedrijven zijn immers op dit moment niet in staat om minder fossiele brandstoffen te gebruiken omdat er geen alternatieven voorhanden zijn. Het elektriciteitsnetwerk is hiervoor nog onvoldoende, elektrificeren van bedrijven kan 15 jaar duren. Er is ook nog geen waterstofnetwerk.

Ambitie

De provincie en de IJmondgemeenten juichen de door Tata Steel geformuleerde ambities voor 2050 toe. De ambitie is gericht op een duurzaam en innovatief Tata Steel waarin de economische belangen van Tata Steel op de lange termijn zijn geborgd. De ambitie past bij de maatschappelijke opgave van een gezondere en veilige leefomgeving in de IJmond omdat de innovaties voor duurzaamheid gepaard gaan met minder emissies en dus met minder negatieve gevolgen voor de gezondheid: De economie van de toekomst is een schone economie. CO_2-neutraliteit, de energietransitie en het zoveel mogelijk reduceren van schadelijke emissies en geluid zijn bewegingen die de positie en de gedragenheid van de staalindustrie en de daarbij behorende werkgelegenheid in de IJmond, in Nederland en in de wereld sterk, toekomstbestendig en houdbaar maken. Dit is een proces van de lange adem en dit zal investeringen vergen van alle betrokken partijen.

Een ambitie is mooi, maar dit betekent nog niet dat er daadwerkelijk investeringsbesluiten zijn genomen. Niet voor niets is in de reactie op de Roadmap 2030 verwoord dat de Roadmap 2030 onvoldoende perspectief lijkt te bieden op de uitdagingen voor duurzame staalproductie. Ons doel is om Tata Steel te bewegen tot het maken van concretere plannen, in termen van tijd en investeringen tot 2050. De tijdsplanning van Tata Steel is in de 2de helft van 2020 iets concreter geworden. Met de eerste voornemens van Tata Steel zouden rond 2035 de Kooksfabriek 2, Hoogoven 6 en de Sinterfabriek gefaseerd kunnen verdwijnen. Dit is echter nog niet formeel vastgelegd en met name op de benodigde investeringen is onvoldoende zicht. Tata Steel geeft hierbij bovendien aan dat financiële hulp van de overheid hiervoor nodig is. Als overheden blijven wij ons met de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 en

de ontwikkelstrategie energietransitie NZKG inspannen om de ambities van Tata Steel om in 2050 CO_2 neutraal staal te produceren randvoorwaardelijk mogelijk te maken. Ook hiervoor is een concreet pad noodzakelijk om de goede dialoog te kunnen voeren over een duurzame en gezonde toekomst.

Wat gaan we doen?

In gesprek met Tata Steel over tijdspad en investeringen richting 2035 en 2050
Wij blijven met Tata Steel in gesprek met het doel duidelijkheid te krijgen over de planning en de investeringen voor de realisatie van de ambities van Tata Steel richting 2035 en 2050. Punten daarbij zijn:

- Op de weg naar 2050 komen het belang van de aandacht voor gezondheid die nu nodig is en de benodigde investering voor het Tata Steel van 2050 elkaar tegen. Hoelang worden de Kooksfabrieken bijvoorbeeld nog gebruikt? Als Kooksfabriek 2 tot uiterlijk 2035 in gebruik blijft moet aan alle regels worden voldaan en vinden wij dat de overlast moet verminderen.
- Oude en nieuwe technologieën zullen tot 2050 een bepaalde periode tijdelijk naast elkaar bestaan. Dit brengt met zich mee dat er tijdelijk juist meer milieu- en veiligheidsruimte nodig is. Een grote waterstofopslag stelt bijvoorbeeld eisen aan veiligheidscontouren, en een compressorstation voor CO_2 kan nieuwe geluidsbelasting met zich meebrengen. Dit stelt de provincie en de IJmondgemeenten voor een opgave in de wijze waarop vergunningen worden verstrekt en met bestemmingsplannen wordt omgegaan. Hier moet tijdig op ingespeeld kunnen worden. Vanuit de Visie NZKG 2040 en Ontwikkelstrategie Energietransitie wordt gewerkt aan een digitale tool om dit soort zaken inzichtelijk te maken. Deze moet ook door Tata Steel worden gevuld.
- Wij hebben behoefte aan concreter uitgewerkte plannen van Tata Steel om de ambities van 2050 te bereiken: concreet zicht op nieuwe technologieën (HIsarna, waterstof) met een planning en investeringsvoornemens die duidelijk maken hoe lang oude technologieën in gebruik blijven. Specifiek voor de Kooksfabriek 2 willen wij weten of gebruik tot 2035 wel verantwoord kan.

Wij willen eind 2022 op deze drie punten duidelijkheid van Tata Steel en daar op hoofdlijnen afspraken over hebben gemaakt.

In gesprek met de Rijksoverheid
Tata Steel is zelf in gesprek met de Rijksoverheid over wat er nodig is voor de toekomst. De inzet van de Rijksoverheid is een duurzaam, economisch levensvatbaar en innovatief Tata Steel. CO_2 reductie en de energietransitie zijn daarbij belangrijke leidende principes. Het is goed dat dit gebeurt, zoals in dit hoofdstuk eerder is aangeven leidt dit op lange termijn ook tot minder negatieve effecten voor de gezondheid. De provincie en gemeenten zoeken de Rijksoverheid ook zelf op. Inzet daarbij is:

- De lange termijn beweging en investering voor CO_2 reductie en energietransitie is goed. Wij vinden het van belang om gezondheid daar als belangrijk aandachtspunt aan toe te voegen. Op de lange termijn, maar ook op de kortere termijn. We moeten als gezamenlijke Nederlandse overheden – IJmond gemeenten, provincie Noord-Holland en de Rijksoverheid - afgestemd met Tata Steel het gesprek voeren. Alle belangen – en daarvoor benodigde investeringen – moeten in beeld zijn.
- Bij de energietransitie van Tata Steel (en van het gehele NZKG gebied) zullen milieudilemma's ontstaan: Zoals gezegd kunnen de benodigde ruimte voor externe veiligheid en geluid bijvoorbeeld knelpunten op gaan leveren. Het gesprek met het Rijk moet tijdig worden gevoerd om deze knelpunten in beeld te hebben en problemen voor te zijn.

Onderdeel van het gesprek met de Rijksoverheid zijn ook het in hoofdstuk 4 (Gezondheid in beeld) genoemde verzoek om de IJmond aan de te wijzen als “hoog blootgestelde locatie” in het kader van het SLA en de in hoofdstuk 5 (Versterken uitvoering VTH) genoemde inzet voor actualisatie van BBT’s.

Wij willen vanaf de vaststelling van het Programma Tata Steel 2020 – 2050 met het Rijk op structurele basis het gesprek voeren over deze punten.

Acties en gewenste resultaten

Wat	Wie	Wanneer	Gewenst resultaat
In gesprek met Tata Steel over tijdspad en investeringen richting 2035 en 2050	Provincie en gemeenten	Start in 2020, duidelijkheid en afspraken op hoofdlijnen in 2022	- Zicht op realisatie ambities Tata Steel 2035 en 2050. - Beter gesprek met Rijk (en Europa) over financiële middelen - Duidelijkheid over de levensduur van Kooksfabriek 2 - Zicht op de dilemma’s van de toekomst
In gesprek met de Rijksoverheid	Provincie en gemeenten	Start in 2020	- Gezondheid onderdeel van gesprek tussen de Rijksoverheid en Tata Steel - Milieudilemma’s energietransitie Tata Steel onder de aandacht

7 SAMENWERKING, OMGEVING, COMMUNICATIE & INFORMATIE

Huidige situatie

De provincie en de IJmondgemeenten trekken in het Tata Steel dossier in het belang van de omgeving en de inwoners op als één overheid. Deze beweging hebben we reeds ingezet na de gezamenlijke bijeenkomsten rondom de grafietregens en bestuurlijk door het starten van het Bestuurlijk Overleg Industrie & Gezondheid IJmond eind 2019. De gezamenlijk uitwerking van dit Programma Tata Steel versterkt de samenwerking verder.

Eind 2018 hebben we naar aanleiding van de grafietregens twee bewonersavonden georganiseerd. Daar kwam onder meer naar voren dat inwoners goede publiekscommunicatie en een juiste afhandeling van klachten belangrijk vinden. En ook bij het opstellen van dit programma zochten we met bijeenkomsten de dialoog op met de omgeving en met Tata Steel.

Ambitie

Voor een gezondere leefomgeving in de IJmond vinden we samenwerking tussen alle betrokken overheden en Tata Steel én contact met de omgeving van groot belang. Die samenwerking kan nog veel beter. Het Programma Tata Steel vormt de basis om die samenwerking verder vorm te geven. Werken als één overheid maakt de dialoog met Tata Steel effectiever en de activiteiten van de verschillende overheden worden beter op elkaar afgestemd. Ook met bewoners wordt als één overheid de dialoog aangegaan over Tata Steel. Dit krijgt structureel vorm in een Omgevingsoverleg Industrie & Gezondheid IJmond. Daarnaast wordt de omgeving op verschillende manieren meer centraal gesteld. De OD NZKG speelt hier een belangrijke rol in. Ook dit is onderdeel van het in hoofdstuk 5 genoemde Uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020 - 2022. Voor de dialoog met de omgeving is goede en toegankelijke informatie een basisvoorwaarde. De overheden en de uitvoerende diensten zetten daarom in op het verder verbeteren en ontsluiten van goede, eenduidige en vindbare informatie.

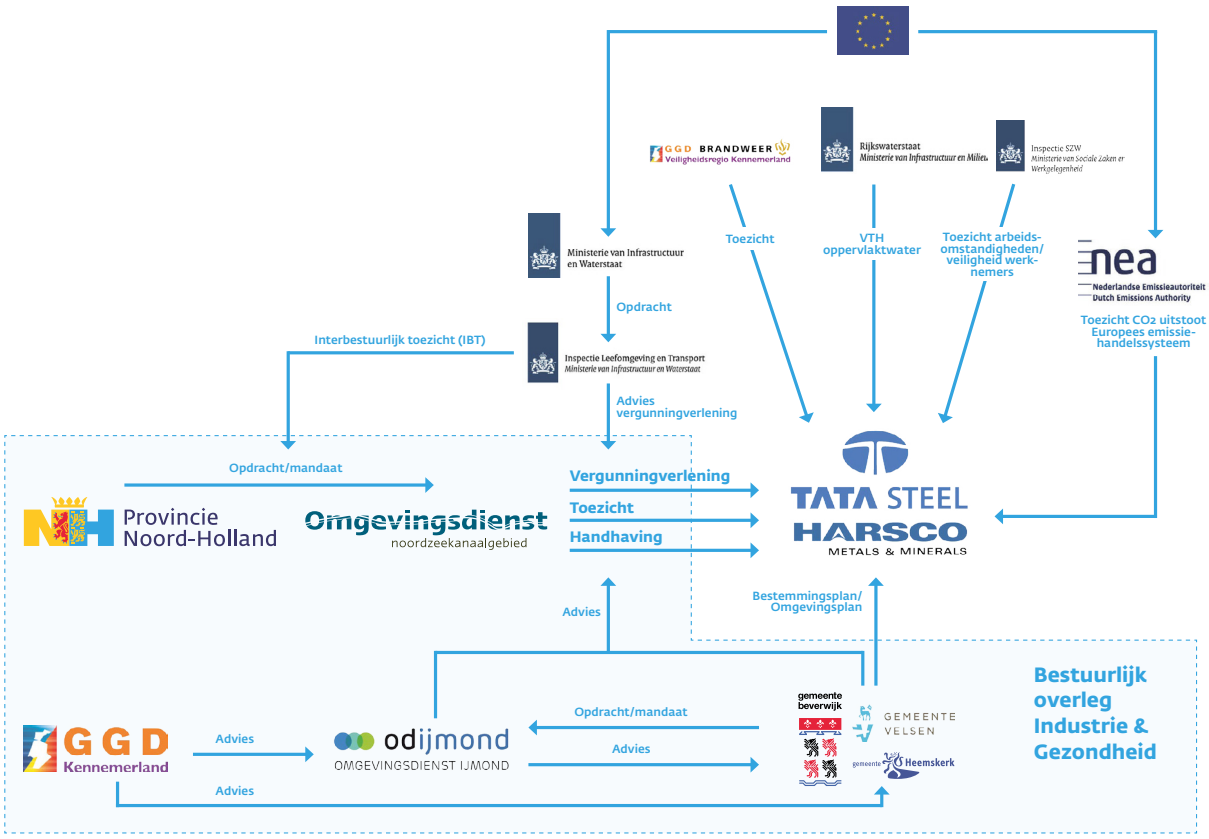
Wat gaan we doen?

Optreden als één overheid

Sinds november 2019 overleggen de provincie Noord-Holland, de IJmondgemeenten, de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG), de Omgevingsdienst IJmond en de GGD Kennemerland periodiek in het Bestuurlijk Overleg Industrie & Gezondheid IJmond. Tata Steel is daarbij niet het enige, maar wel een zeer belangrijk onderwerp. Via dit overleg, en via een ambtelijke werkgroep met vertegenwoordiging vanuit alle betrokken partners, houden wij elkaar op de hoogte en maken we waar nodig afspraken. Het optreden naar buiten als één overheid krijgt met dit overleg op bestuurlijk niveau vorm. Het overleg wordt voorgezeten door een onafhankelijk voorzitter.

Samenwerking partijen buiten het Programma Tata Steel

Naast de bij dit programma betrokken overheden zijn er meer overheden met een rol of bevoegdheid richting Tata Steel. Met deze partijen wordt nader contact gelegd om te onderzoeken waar we elkaar kunnen versterken. Dit wordt in eerste instantie in ieder geval gedaan met de Brzo-partners: Rijkswaterstaat en de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW). Voor een overzicht van de rollen en bevoegdheden van de bij Tata Steel betrokken overheden, zie de weergave op de volgende pagina.



Samen voorbereid op de Omgevingswet

De samenwerking in het kader van het Programma Tata Steel is ook nodig ter voorbereiding op de Omgevingswet. Onder meer de bevoegdhedenverdeling tussen provincie en de gemeenten wordt op onderdelen aangepast, ook richting Tata Steel. Gezondheid komt met de Omgevingswet explicieter als belang naar voren waardoor gezondheidsaspecten en de GGD meer betrokken kunnen worden. De Omgevingswet is daarmee een goede kans om het onderwerp gezondheid niet alleen specifiek inzake Tata Steel maar in zijn algemeenheid meer over het voetlicht te brengen. Vooruitlopend daarop wordt de samenwerking tussen de OD NZKG en de GGD Kennemerland verbeterd, bijvoorbeeld bij de beoordeling van de resultaten van het eerder genoemde ZZS-traject.

De Omgevingswet biedt kansen om de samenwerking verder te versterken in samenhangende plannen en instrumenten. Met de komst van de Omgevingswet worden de gemeentelijke bestemmingsplannen vervangen voor de Omgevingsplannen. Gemeenten krijgen ruimte om de omgevingsplannen “globaler en flexibeler” in te richten dan de bestemmingsplannen. Bij de voorbereiding op de Omgevingswet wordt ook gekeken wat er in de Omgevingsplannen nodig is om de ontwikkeling naar de lange termijn ambities van Tata Steel mogelijk te maken.

De omgeving meer centraal stellen: OD NZKG

Onderdeel van het in hoofdstuk 5 genoemde Uitvoeringsprogramma VTH taken Tata Steel 2020 – 2022 van de OD NZKG zijn verschillende stappen waarmee de omgeving meer centraal wordt gesteld. Dit betreft:

- **Omgevingsmanager:** De OD NZKG heeft een omgevingsmanager aangesteld om gestructureerd in gesprek te gaan met de omwonenden van Tata Steel. Belangrijke onderdelen daarbij zijn in dialoog verbanden leggen tussen de zorgen en klachten van omwonenden enerzijds en de inzet van de OD NZKG anderzijds. En de wensen en behoeften van omwonenden mee laten wegen in de prioriteiten en inzet van de OD NZKG.
- **Centraal klachtenloket Tata Steel:** De OD NZKG is het primaire loket voor klachten over Tata Steel. Deze functie wordt verbeterd door het klachtenproces te verbeteren en door meer inzicht te geven in het aantal klachten en wat daarmee wordt gedaan. Ook is er een klachtencoördinator aangesteld. Verder zijn afstemming met andere organisaties en waar nodig een goede doorverwijzing onderdeel van een goed klachtenloket.
- **OD NZKG loket ter plaatse (Wijk aan Zee):** Het in hoofdstuk 5 genoemde OD NZKG loket in Wijk aan Zee maakt de OD NZKG niet alleen effectiever in toezicht en handhaving, maar maakt daarnaast het contact in de omgeving laagdrempeliger.

De Omgeving in beeld
Klachten en vragen geven een beeld van de ervaring van de omgeving over Tata Steel. Aanvullend hierop gaan wij in de vorm van een “opiniepanel” monitoren hoe de leefomgeving van Tata Steel wordt ervaren. Waar mogelijk wordt aangesloten op reeds bestaande onderzoeken of monitors.

Publiekscommunicatie: van reactief naar proactief
Bij Tata Steel gaat het vaak om complexe informatie die vragen en zorgen op kunnen roepen. Het is van belang op een duidelijke manier te communiceren naar de omgeving. Goed vindbare informatie draagt positief bij aan de gezondheidsbeleving. We verbeteren de informatievoorziening op de websites van in het bijzonder de OD NZKG en de provincie. Bepaalde informatie of adviezen over gezondheid kunnen in overleg met de GGD Kennemerland worden opgesteld. Op de website van de OD NZKG plaatsen we, in het verlengde van de werkzaamheden van de omgevingsmanager en het functioneren als centraal klachtenloket voor Tata Steel, informatie over onder andere ingediende klachten, resultaten van inspecties en (milieu)meldingen.

Hiermee zetten we de stap van reactief informeren naar aanleiding van vragen en Wob-verzoeken naar zo veel mogelijk proactief informatie beschikbaar stellen.

Omgevingsoverleg
Een belangrijke maatschappelijke discussie in de IJmond is de vraag welke balans wenselijk is tussen industrie en gezondheid. Om voor deze discussie een platform te creëren organiseren we twee keer per jaar een Omgevingsoverleg Industrie & Gezondheid. In dit brede overleg gaan overheden, het regionale bedrijfsleven en inwoners onder leiding van een onafhankelijk voorzitter met elkaar in gesprek over de dilemma’s en vraagstukken die ontstaan als industriële activiteiten en andere functies zoals wonen en recreëren dicht bij elkaar bestaan. Tata Steel plaatsen we als onderwerp op de agenda van dit overleg.

Omgevingsoverleg: Platform voor dialoog

In het Omgevingsoverleg gaan wij als overheden met de omgeving – bewoners en bedrijven – in dialoog over Industrie & Gezondheid in de IJmond. De voortgang van dit programma Tata Steel zal in ieder geval een terugkerend onderwerp zijn op het Omgevingsoverleg. Ook kan worden gedacht aan de verdere uitwerking en vraagstelling van onderzoeken. Bijvoorbeeld het in dit hoofdstuk genoemde onderdeel Omgeving in beeld (“opiniepanel”).Verder is het Omgevingsoverleg een platform om te bespreken of er ergens aanvullend behoefte aan is voor een goede dialoog tussen de omgeving en de overheden.

Tata Steel kan worden uitgenodigd voor het Omgevingsoverleg. Dat geeft de kans om wensen en acties die beter bij Tata Steel passen, denk bijvoorbeeld aan afspraken uit 2019 over het schoonmaken van speeltoestellen, ook meteen bij Tata Steel neer te leggen.

Het Omgevingsoverleg is bedoeld om de dialoog tussen overheden en de omgeving meer structuur te geven. In de praktijk kunnen we deelonderwerpen in kleiner verband verder uitwerken. En sommige (deel)onderwerpen passen wellicht beter bij het gesprek dat de omgevingsmanager van de OD NZKG met de omgeving voert. Of blijken beter te passen bij een eigen overleg tussen Tata Steel en de omgeving. Dit soort zaken werken we gaandeweg in overleg met elkaar uit.

Informeren raden en Staten
Provinciale Staten en de gemeenteraden informeren we over ontwikkelingen en de voortgang van de het Programma Tata Steel, ieder vanuit zijn rol, taak en bevoegdheid. Provinciale Staten en raden krijgen over Tata Steel de informatie die nodig is om hun kaderstellende en controlerende taak goed uit te blijven voeren.

Acties en gewenste resultaten

Wat	Wie	Wanneer	Gewenst resultaat
Bestuurlijk overleg Industrie & Gezondheid IJmond (incl. ambtelijke samenwerking)	Overheden en uitvoerende diensten	Iedere 8 weken	Samenhangende actie en optreden als één overheid
Contact en samenwerking andere overheden	Provincie en gemeenten	Q4 2020	Afgestemd optreden met meer overheden dan provincie en IJmondgemeenten
Omgevingswet & Omgevingsplannen	Provincie, gemeenten, Omgevingsdiensten en GGD	2021	- Voorbereid op de nieuwe Omgevingswet: Duidelijkheid over ieders rol en taak. - Zicht op wat nodig is in de Omgevingsplannen voor ambities Tata Steel 2050
De omgeving meer centraal stellen	OD NZKG	2020-2022	- OD NZKG en omgeving in overleg (omgevingsmanager) - Ingericht klachtenloket - Loket in Wijk aan Zee
De Omgeving in beeld ("opiniepanel")	Provincie en gemeenten	2021 -2022 (Voor- en najaar)	Zicht op ervaring leefomgeving Tata Steel
Verbeteren websites en proactieve informatievoorziening	OD NZKG en provincie	Q1 en Q2 2021	Betere publiekscommunicatie
Tata Steel als onderwerp voor het Omgevings-overleg Industrie & Gezondheid IJmond	Provincie en gemeenten	Voor en najaar vanaf 2021	Podium voor de dialoog met de omgeving onder leiding van onafhankelijk voorzitter
Informatievoorziening naar gemeenteraden en Provinciale Staten	Provincie en gemeenten	Doorlopend	Raden en Staten kunnen hun controlerende en kaderstellende rol blijven uitvoeren

8 MONITORING EN VOORTGANG

Het Programma Tata Steel 2020 -2050 bestaat uit vier sporen met ambities en verschillende acties en gewenste resultaten. Het BO Industrie & Gezondheid IJmond (ondersteund door een ambtelijke werkgroep) monitort periodiek de voortgang. Provinciale Staten en de gemeenteraden informeren we jaarlijks over de voortgang, voor het eerst met de zomer van 2021. Informatie over de voortgang maken we daarnaast publiek via de websites van de provincie en de gemeenten. De voortgang van het Programma Tata Steel 2020 – 2050 stellen we ook periodiek aan de orde in het Omgevingsoverleg Industrie & Gezondheid IJmond. In de monitoring van de voortgang laten we zien hoe ver we zijn met de geformuleerde acties uit hoofdstuk 4, 5, 6 en 7. De acties die wij in dit programma beschrijven zijn grotendeels gepland voor de komende 2 jaar. Na deze 2 jaar maken we daarom opnieuw de balans op om te bepalen welke acties dan wenselijk zijn.

Met het Programma Tata Steel spreken we over en weer af wie wat gaat doen om zo alle acties van de vier sporen op elkaar af te stemmen en de samenwerking vorm te geven. De verantwoording van verschillende onderdelen heeft veelal een eigen reeds bestaand traject. De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) rapporteert bijvoorbeeld regelmatig over de voortgang van de werkzaamheden aan de provincie. Het Uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020 – 2022 wordt daar onderdeel van. De rapportage over het Programma Tata Steel zal daarom deels een herhaling/verwijzing zijn van dergelijke andere documenten.

Het is belangrijk om samen te werken, maar wel met respect voor elkaars rol: De OD NZKG rapporteert aan de provincie omdat de uitvoering van de VTH taken de verantwoordelijkheid en bevoegdheid is van de provincie, niet van de gemeenten. De monitoring van de voortgang van het Programma Tata Steel is vervolgens van belang om te zien hoe het Uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020 – 2022 in het gehele Programma Tata Steel past.

Het Programma is adaptief: er zullen nieuwe ontwikkelingen en daarbij behorende acties ontstaan. Het Programma staat, naar verloop van tijd zal de uitvoering er anders uit gaan zien. De monitoring van de voortgang is mede bedoeld om dat soort wijzigingen inzichtelijk te maken.

Tot slot: Alle acties moeten bijdragen aan het in hoofdstuk 2 geformuleerde doel van het programma met de daarbij behorende uitwerking van “gezondheid en veiligheid”. Uiteindelijk moet het zo zijn dat de uitvoering van het programma ook zichtbaar wordt in een deel van de in hoofdstuk 4 genoemde onderzoeken, monitoring en inventarisaties. Dat betreft de onderzoeken met een meer continu karakter. Hier kunnen wel meerdere jaren over heen gaan en het verloop zal grillig zijn. Specifiek het aspect externe veiligheid is alleen in de vergunning terug te vinden omdat het effect hier van buiten Tata Steel niet te meten is. Als we de in hoofdstuk 2 genoemde onderdelen samenvoegen met de onderzoeken van hoofdstuk 4 en de acties van hoofdstuk 4, 5, 6 en 7 ziet dat er samengevat uit zoals op de volgende bladzijden is weergegeven.

Acties	Onderdelen "gezondheid en veiligheid"									
	(Ultra) Fijn stof*	Stikstof-oxiden	Zeer Zorg-wekkende stoffen (ZZS)	Geur (H_2S/SO_2)	Grof stof	Geluid	Externe veiligheid	afhandeling klachten	Informatie-voorziening	omwonen-den dialoog
1: Gezondheid in beeld										
Onderzoeken overzichtelijk presenteren									✓	
2: Versterken VTH										
Aanscherpen vergunning	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			
Extra toezicht & Handhaving	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			
KE-onderzoek Pelletfabriek	✓	✓	✓							
Inzet technische maatregelen stof	✓				✓					
Onderzoek stofschermen/ overkapping	✓				✓					
Pilot Industrie SLA	✓	✓								
Roadmap 2030		✓		✓	✓	✓				
3: Langere termijn										
Gesprek met Tata Steel over investeringen en tijdspad richting 2035 en 2050	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			
Gesprek met de Rijksoverheid	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			
4: Samenwerken, Omgeving, communicatie										
Omgeving meer centraal (OD NZKG)								✓	✓	✓
Omgeving in beeld									✓	✓
Betere websites									✓	
Informeren Raden & Staten									✓	
Omgevingsoverleg									✓	✓

Algemeen, niet specifiek aan een onderdeel te koppelen

gezamenlijk reageren op resultaten onderzoeken om beste traject te beoordelen (gezondheid in beeld)

Nieuw of aanvullend onderzoek (gezondheid in beeld)

Actualisatie BBT's (versterken uitvoering VTH)

structureel overleg met Tata Steel (Versterken uitvoering VTH)

Waar op termijn terug te zien	Fijn stof°	Stikstofoxiden	Zeer Zorg-wekkende Stoffen (ZZS)	Geur (H_2S/SO_2)	Grof stof	Geluid	Externe veiligheid
(Herhaling) inventarisatie ZZS			✓				
Luchtmeetnet*	✓	✓	✓	✓			
Geurgegevens eNose netwerk				✓	**		
Geluidmeet-stations						✓	
Vergunning							✓

* Voor ultrafijn stof bestaan geen normen en het is niet bekend of de acties voor fijn stof ook effect hebben op Ultrafijn stof. Ultrafijn stof is niet meetbaar met het luchtmeetnet, er is wel een keer een verkennende meting gedaan. Zie ook Verkennende meting Ultrafijn stof RIVM op blz. 13.

** In onderzoek of dit kan worden toegevoegd.

HAARLEM, NOVEMBER 2020

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

In samenwerking met
Gemeente Beverwijk
Gemeente Heemskerk
Gemeente Velsen

Eindredactie
Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging
Xerox Mediaservices

Haarlem, november 2020

Uitvoeringsprogramma Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving (VTH) Tata Steel 2020 - 2022

November 2020



Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Uitvoeringsprogramma Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving (VTH) Tata Steel 2020 - 2022

November 2020

Inhoud

Inleiding **3**

Doelen 3

A. Reguliere uitvoering bestaande VTH-taken met een OD NZKG die meer zichtbaar aanwezig en aanspreekbaar is voor de omgeving **4**

Omgeving meer centraal stellen 4
1 De dialoog met de omgeving aangaan 4
2 Centraal klachtenloket 5
3 OD NZKG loket ter plaatse (Wijk aan Zee) 5
4 Informatie actief openbaar maken, optimale transparantie 5
5 Communicatie 5

B. Intensiveren VTH-taken Tata Steel en verbreden van het VTH speelveld **6**

Prioritering 6

B1. Vergunningen aanscherpen waar mogelijk **7**

1 Actualisering 8
2 Implementeren van de aanbevelingen van de SPPS-onderzoeksrapporten 8
3 Aanscherpen emissie grenswaarden naar lucht 8
4 Digitalisering 9
5 Inventarisatie Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) 9
6 Aanscherping stof 9
7 Geur 9
8 Geluid 10
9 Anticiperen op de Omgevingswet 10

B2. Aanscherping van toezicht **10**

1 Toezicht richten op de vuile kant van Tata 11
2 Snellere inzet van de inspecteurs, toezicht dichter op locatie (WaZ) 11
3 Innovatie en versterken van het toezicht 11

B3. Verbreden VTH speelveld **12**

Bijlage: Doorlooptijden planning **13**

Inleiding

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) is namens de provincie Noord-Holland verantwoordelijk voor het verlenen van vergunningen aan Tata Steel en houdt ook toezicht op de naleving van deze vergunningen. Ook treedt de OD NZKG indien nodig handhavend op wanneer Tata Steel zich niet aan de vergunning houdt of andere wet- en regelgeving overtreedt. Deze taken noemen we in het kort VTH-taken.

Het Programma Tata Steel 2020-2050 van de provincie Noord-Holland en de IJmondgemeenten streeft naar een duurzaam en innovatief Tata Steel, waarbij *het zoveel mogelijk verminderen van de negatieve effecten van Tata Steel op de gezondheid en veiligheid in de IJmond* het doel is. Deze 'negatieve effecten' bestaan uit verschillende onderdelen zoals stof, geur en geluid. VTH wordt als middel ingezet om dit doel te bereiken. VTH is niet het enige middel, maar wel een belangrijk middel om op korte termijn resultaten te boeken.

In hoofdstuk 5 "versterken uitvoering VTH taken Tata Steel" en hoofdstuk 7 "samenwerking, omgeving, communicatie & informatie" van het programma Tata Steel 2020-2050 staat de uitvoering van deze extra taken door de OD NZKG omschreven. Kern is dat de uitvoering van de VTH-taken wordt versterkt en dat het zoveel mogelijk verminderen van negatieve gezondheidseffecten een prominente rol krijgt bij de uitvoering van de VTH-taken.

De VTH-taken die wettelijk en afdwingbaar zijn kunnen door de OD NZKG zelfstandig worden uitgevoerd. Aanvullende bestuurlijke en beleidsmatige ambities die niet op basis van de vigerende wet- en regelgeving doorgevoerd kunnen worden, vergen een bestuurlijke aanpak. De OD NZKG heeft hierbij een adviserende rol. In dit uitvoeringsprogramma wordt uiteengezet op welke wijze de OD NZKG invulling geeft aan de ambities uit het Programma Tata Steel 2020-2050.

De financiering van de uitvoering van de VTH-taken is in de Uitvoeringsovereenkomst 2020 (UVO 2020) vastgelegd. Er zijn aanvullende financiële middelen nodig voor de OD NZKG om de ambities uit dit programma Tata Steel 2020 -2050 te verwezenlijken: vergunningen verder aanscherpen, processen versnellen en toezicht en handhaving te intensiveren. Belangrijk uitgangspunt is om richting de omgeving meer zichtbaar en aanspreekbaar te zijn. In dit aanvullende programma is uitgewerkt wat er nodig is aan extra financiële middelen. In 2020 gaat het om een bedrag van € 490.000, in 2021 om een bedrag van € 1.337.500 en in 2022 om een bedrag van € 1.037.500. De financiering en de uitvoering van de reguliere VTH-taken maakt geen onderdeel uit van dit uitvoeringsprogramma.

Een belangrijke randvoorwaarde voor het slagen van dit aanvullende programma is uiteraard of het lukt om voldoende gekwalificeerde medewerkers aan te trekken.

Doelen

In het programma Tata Steel 2020 – 2050 zijn de volgende VTH-doelen omschreven.

A. *Reguliere uitvoering bestaande VTH-taken, zichtbaar en aanwezig*
B. *Intensiveren VTH-taken Tata Steel en verbreden van het VTH speelveld*

A. *Reguliere uitvoering bestaande VTH-taken met een OD NZKG die meer zichtbaar aanwezig en aanspreekbaar is voor de omgeving*

Omgeving meer centraal stellen

In de afgelopen twee jaar is gebleken dat een zuiver technische VTH-aanpak op Tata Steel niet meer volstaat. Taken, acties en besluiten van de OD NZKG moeten meer gaan aansluiten op de vragen van de omgeving. Die vragen zijn nu met name gericht op zorgen over de gezondheid en het willen zien van daadwerkelijke verbeteringen en acties. Het moet duidelijker worden dat de OD NZKG een onafhankelijke partij is die oog heeft voor de belangen van de omgeving. Daarbij is de OD NZKG tevens een deskundige en professionele partner die acteert binnen het speelveld van geldende wet- en regelgeving. Het is daarom belangrijk om de communicatie met de omgeving te versterken, benaderbaar te zijn en helder te kunnen maken wat de OD NZKG wel en niet kan bereiken met de uitvoering van haar VTH-taken.

Doel

De OD NZKG wil actief werken aan herstel van vertrouwen met inwoners van de IJmond-regio door in samenspraak met de inwoners en belangenorganisaties te komen tot een gezamenlijk actiepuntenplan ter verdere invulling en prioritering van de uitvoering van de VTH-taken.

De OD NZKG gaat werken aan een goed, geïnformeerde, betrokken omgeving met realistische verwachtingen, door:

- uitgebreid en ondubbelzinnig inzicht te geven in het VTH-proces
- omwonenden een plek met invloed te geven aan tafel
- in gesprekken nuances aan te geven

Ter invulling van bovenstaand doel zet de OD NZKG in op de volgende punten:

1. Dialoog met de omgeving aangaan
2. Centraal klachtenloket
3. OD NZKG loket ter plaatse (Wijk aan Zee)
4. Informatief actief openbaar maken
5. Communicatie

1 De dialoog met de omgeving aangaan

De dialoog met de omgeving aangaan is noodzakelijk om het perspectief van de bewoners en andere partijen goed te horen, de inzet van de omgevingsmanager is hiervoor essentieel. Dit helpt de OD NZKG om die belangen explicieter mee te wegen in haar besluiten. Doel is de samenwerking en participatie met de omgeving en andere stakeholders te vergroten. Een voorbeeld hiervan is de GGD eerder betrekken bij besluiten die impact op de gezondheid kunnen hebben.

De OD NZKG gaat op korte termijn starten met het organiseren van gesprekstafels met omwonenden. De eerste gesprekstafel richt zich specifiek op toezicht. Samen met de omwonenden wordt de agenda vastgesteld. Onderwerpen die aan deze tafel besproken kunnen worden zijn bijvoorbeeld: klachtafhandelingsproces, bespreken en verduidelijken inspectieproces en toelichten instrumenten (meerjaren- inspectieplan, basisbeeld, 17.2 meldingen: ongewone voorvallen).

2 Centraal klachtenloket

De OD NZKG werkt aan een optimalisatie van het klachtenafhandelingsproces met de volgende doelstellingen: Het klachtenproces is eenvoudig, toegankelijk en gebruiksvriendelijk, voor iedereen te volgen en transparant. Het is zichtbaar wat OD NZKG (en de overheid in het algemeen) met klachten doet en melders krijgen een goede terugkoppeling. De OD NZKG brengt klachtenpatronen in beeld en maakt analyses.

Uitgangspunten zijn dat de OD NZKG het centrale overheidsmeldpunt is voor klachten betreffende Tata Steel en dat ingediende klachten bij andere overheden en Stofmelder voor behandeling worden doorgegeven aan OD NZKG. Idealiter worden klachten zoveel mogelijk direct en rechtstreeks gemeld bij ons.
Klachten die bij Tata Steel zelf binnenkomen, worden wel doorgegeven aan OD NZKG maar niet door de OD NZKG behandeld. De OD NZKG is het overheidsloket en niet verantwoordelijk voor de afhandeling van klachten door het bedrijf. Dat is de eigen verantwoordelijkheid van Tata Steel.

Bij de afhandeling van de klachten wordt ook gebruik gemaakt van de gegevens uit de verschillende elektronische neuzen (eNoses) die in de omgeving van Tata Steel staan. Door de metingen van de eNoses te vergelijken met binnengekomen klachten, kan de bron van geuroverlast worden opgespoord.

3 OD NZKG loket ter plaatse (Wijk aan Zee)

De OD NZKG is gestart met de voorbereidingen voor het inrichten van een loket op locatie in Wijk aan Zee waar medewerkers van de OD NZKG aanwezig en aanspreekbaar zijn. Zo is er direct contact met bewoners en melders van overlast mogelijk. Hierdoor is het ook mogelijk om met eigen waarnemingen zelf sneller te constateren en ervaren dat er hinder ontstaat en daar op te acteren (deze eigen waarnemingen zijn nodig om te kunnen handhaven, zie ook ad.3 onder B). Naast inspecteurs zullen ook regelmatig een vergunningverlener en specifieke deskundigen op het gebied van emissie/geluid voor beantwoording van vragen aanwezig zijn. De lopende vergunning procedures zullen hier vroegtijdig met de belanghebbenden worden doorgenomen en zo meer participatie mogelijk maken. De omgevingsmanager zal ook regelmatig aanwezig zijn op deze locatie.

4 Informatie actief openbaar maken, optimale transparantie

Op verschillende vlakken is er de wens om transparanter te zijn met informatie. In het plan rond het klachtenloket is het streven om meer informatie rondom klachten openbaar te maken. Verder zal ook informatie over bedrijfsmeldingen van incidenten via de site van de OD NZKG zichtbaar worden gemaakt. Een ander onderdeel van het transparant en raadpleegbaar maken van informatie is het digitaliseren van de vergunning. In de gesprekken met bewoners zal de informatiebehoefte en de wijze waarop de OD NZKG hierin kan voorzien ook onderwerp van gesprek zijn. Het toegankelijk presenteren van technische informatie is hierbij van belang.

5 Communicatie

De OD NZKG gaat via haar website actief communiceren over relevante ontwikkelingen. Dat is reeds ingezet en is een doorlopend proces. Het dossier Tata Steel op de website wordt geactualiseerd en uitgebreid. Ook gaat de OD NZKG meer pro-actief media en omgeving informeren over de uitvoering van de VTH-taken. Hierbij gaan we ook gebruik maken van meer beeldende middelen zoals infographics en ‘explanimations’ (animatie-video’s).

B. *Intensiveren VTH-taken Tata Steel en verbreden van het VTH speelveld*

Prioritering

Tata Steel bestaat uit 18 verschillende werkeenheden, die een verschillende bijdrage hebben aan de risico's voor, emissie naar en hinder in de omgeving. Om de inzet te kunnen prioriteren op de belangrijkste bronnen is op basis van emissiegegevens bepaald welke werkeenheden van Tata Steel de grootste bronnen zijn van geur, geluid en stof, de uitstoot van stikstof en Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS).

- De Kooksfabrieken zijn voor geur de belangrijkste hinderbronnen.
- Stof komt bij diverse opslaglocaties en de daken van de Hoogovens en de Oxystaalfabriek vrij.
- Lood en stikstof komen voor een belangrijk deel vrij bij de Pelletfabriek. De bron van geluidhinder is op basis van klachten bepaald. Uit een analyse van de klachten komt dat de schrootverlading bij schrootveld 3 op dit moment de grootste bron is.



Al deze werkeenheden van Tata Steel bevinden zich aan wat vaak de 'vuile kant' van het bedrijf wordt genoemd. Om de leefbaarheid in de IJmond te verbeteren zullen we zowel de vergunning aanscherpen en intensiever en innovatiever toezicht houden. Beide invalshoeken worden hieronder uitgewerkt.

B1. **Vergunningen aanscherpen waar mogelijk**

Tata Steel is een Brzo-bedrijf. Een Brzo-bedrijf is een bedrijf waar grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen aanwezig zijn bóven een bepaalde drempelwaarde, en valt onder de werking van het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (BRZO-2015/Seveso III).

Een omgevingsvergunning is nodig voor bedrijfsactiviteiten die mogelijk hinder voor mens en milieu kunnen veroorzaken. Aan Tata Steel is in 2007 een voor de gehele inrichting omvattende vergunning verleend op basis van de Wet milieubeheer. In totaal zijn 261 voorschriften opgenomen in de vergunning. Centraal bij de vergunningverlening staat de toepassing van de beste beschikbare technieken (BBT). Nadien zijn de voorschriften van de vergunning via diverse procedures gewijzigd en op bepaalde punten veranderd door de in de loop der jaren verleende veranderingsvergunningen. Op dit moment gelden er meer dan 400 voorschriften voor geheel Tata Steel.

Deze voorschriften zijn in de loop van de jaren geactualiseerd, waarbij de implementatie van de BREF IJzer en Staal de meest recente grote ambtshalve wijziging is. BREF staat voor BAT Reference. BAT staat voor Best Available Techniques oftewel Best Beschikbare Techniek (BBT). Het zijn documenten waarin de best beschikbare technieken zijn uitgewerkt voor een geïntegreerde aanpak en beheersing van industriële milieuverontreiniging. Per sector zijn maatregelen uitgewerkt (ieder met een eigen nummer), die zijn toegespitst op specifieke productieprocessen en installaties. Er zijn ook andere BREF's die moeten worden geïmplementeerd. BREF en BBT zijn Europese richtlijnen en dienen door het bevoegd gezag te worden overgenomen in de milieuvergunningen van de betreffende installaties. In deze BBT-conclusies staat dat bedrijven de meest doeltreffende methoden moeten toepassen die *technisch én economisch* haalbaar zijn om emissies (uitstoot van vervuilende stoffen) en andere nadelige gevolgen voor het milieu te voorkomen. Een bedrijf heeft vier jaar om een vernieuwde BBT te implementeren.

Er is ook andere wet- en regelgeving van toepassing op Tata Steel. De inzet in het programma is de verschillende lopende trajecten te versnellen en strakker op elkaar te laten aansluiten, de vergunning op diverse fronten sneller aan te scherpen. Zo actualiseren wij de vergunning op basis van de nieuwste wet- en regelgeving. In de regel kent de nieuwste wet- en regelgeving scherpere milieunormen. Het opleggen en naleven van deze scherpere milieunormen heeft een positief effect op de omgeving. Dit is een doorlopend proces. We gaan de lopende actualisaties versnellen, zodat een aanscherping van de gestelde normen binnen twee jaar mogelijk is. Deze actualisatie wordt sneller uitgevoerd, maar het actualiseren van de vergunning blijft een continue proces. Ook in de toekomst zullen er wijzigingen in wet- en regelgeving plaatsvinden die weer geïmplementeerd moeten worden in de vergunning.

De verschillende trajecten zijn hieronder kort genoemd en daarna verder uitgewerkt.

1. Actualisering
2. Implementeren van de aanbevelingen van de SPPS-onderzoeksrapporten
3. Aanscherpen emissie grenswaarden naar lucht
4. Digitalisering
5. ZZS inventarisatie
6. Aanscherping stof
7. Aanscherping geur
8. Aanscherping geluid
9. Anticiperen op de Omgevingswet

1 Actualisering

Op dit moment voeren we een actualisatietoets uit, die als doel heeft alle voorschriften van de vergunning langs te lopen en na te gaan of deze aan de huidige wetgeving voldoen. Daarbij toetsen we ook of deze voorschriften kunnen worden aangescherpt. Dit voeren we per werkeenheid uit om het in overzichtelijke stappen op te leveren. Het resultaat is een actueel voorschriftenpakket voor de werkeenheden van Tata Steel dat een goede, actuele en transparante basis vormt voor het houden van toezicht. Daarnaast levert deze toets ook informatie op voor aanscherping van de vergunning, bijvoorbeeld de mogelijkheid van het instellen van extra emissieplafonds.

Kosteneffectiviteitsonderzoek Pelletfabriek

Op dit moment bestudeert de OD NZKG de resultaten van het kosteneffectiviteitsonderzoek en onderzoekt in hoeverre de vergunning kan worden aangescherpt door het implementeren van een BBT-maatregel.

Emissie-reductie van stikstofoxiden

Naar verwachting doet de rechter eind november 2020 uitspraak over de zaak rond de windverhitters.

2 Implementeren van de aanbevelingen van de SPPS-onderzoeksrapporten

Het bureau SPPS consultants heeft in opdracht van de provincie Noord-Holland en de OD NZKG een onderzoek naar de vergunningen van de beide Kooksfabrieken, de Sinterfabriek, de Pelletfabriek, de Oxystaalfabriek en de beide Hoogovens uitgevoerd. De resultaten van deze onderzoeken zijn openbaar gemaakt en zowel terug te vinden op de websites van de provincie Noord-Holland als van de OD NZKG.

De aanbevelingen uit deze onderzoeken worden in de vergunningen geïmplementeerd. Het voldoen aan de BREF (BAT Reference documents) van de Zwavelzuurfabriek (Kooksfabrieken) is een van de actiepunten die al is opgepakt.

3 Aanscherpen emissie grenswaarden naar lucht

Tata Steel heeft binnen de gehele inrichting diverse emissiebronnen (variërend van zeer klein tot zeer groot), in totaal 357. Uit de implementatie van de BBT-conclusies met betrekking tot monitoren van emissies en het vastleggen van de emissie relevante parameters (ERP's), is veel data over de emissies beschikbaar.

De totale emissie van lood door Tata Steel is de afgelopen jaren bijvoorbeeld bijna 10 keer minder geworden. We nemen de niet gebruikte ruimte weg. Als dergelijke situaties ook bij de andere stofplafonds aanwezig zijn, dan passen we die ook aan. Hiermee laten we de vergunning aansluiten op de huidige situatie. De huidige feitelijke emissies verminderen daardoor niet, wel neemt dit de potentiële ruimte voor emissies in de toekomst weg.

Een ander voorbeeld hiervan zijn de ovenhuisemissies via het dak van de Hoogovens. Dakemissies bij de Hoogovens en de Oxystaalfabriek zorgen regelmatig voor een ongecontroleerde stofemissie in de vorm van een oranjekleurige stofwolk die in de omgeving zichtbaar is. Op dit moment onderzoekt de OD NZKG of de maatregel om de dakemissies te beperken (door middel van de realisatie van de smidse kappen) ambtshalve in de vergunning kan worden opgenomen.

4 Digitalisering

Door digitalisering van de vergunning ontstaat transparantie naar de omgeving en kan toetsing op actualiteit sneller en efficiënter. Ook zal de vergunning daardoor beter raadpleegbaar zijn. In dit digitaliseringsproces worden alle voorschriften langsgelopen en deze aandachtspunten worden ook meegenomen in de actualisatietoets. De digitalisering van de vergunning pakken wij in volgorde van grootste ondervonden hinder op. Wij maken de digitale vergunning gefaseerd extern toegankelijk: Kooksfabrieken, Hoogovens, Pelletfabriek, Sinterfabriek, Oxystaalfabriek en dan de overige werkeenheden.

5 Inventarisatie Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS)

Op dit moment loopt de verscherpte aanpak van (potentieel) zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) bij Tata Steel. De doelstelling van het Nederlandse ZZS-beleid is dat emissies van ZZS naar het milieu vermeden worden en, waar vermijding niet mogelijk is, zoveel mogelijk teruggedrongen worden. Deze minimalisatieplicht is opgenomen in artikel 2.4 van het Activiteitenbesluit. Bedrijven zijn verplicht om regelmatig opnieuw te onderzoeken of de emissies verder teruggebracht kunnen worden.

Hiervoor vindt een inventarisatie plaats van de ZZS stoffen bij Tata Steel. Het doel van de uitvraag is een volledig en actueel inzicht in de emissies van ZZS richting lucht en water uiterlijk op 31 december 2020. Op basis van de inventarisatie volgt een overzicht van welke emissie-eisen in de vergunning aangescherpt moeten worden, indien deze stoffen de gestelde grenswaarden overschrijden buiten het terrein van Tata Steel. Indien dit het geval is, scherpen wij de norm aan om te komen tot lagere emissies.

6 Aanscherping stof

Tata Steel heeft vele open stofbronnen die stofverspreiding buiten de inrichtingsgrens kunnen veroorzaken (denk aan de opslagen erts en kolen). Een andere oorzaak is de stofemissie die vrijkomt bij het handelen met stuifgevoelige materialen, zowel bij Harsco als Tata Steel. Zo is het interessant om te onderzoeken of voor het terrein van Harsco een overkapping mogelijk is.

Daarnaast bekijkt de OD NZKG of het eerdere onderzoek van 10 jaar geleden waar mogelijke maatregelen als stofschermen, stofmonitoring per windrichting en overkappen van opslagen en GST (grondstoffenlogistiek) zijn onderzocht, op dit moment wel opportuun zijn om uit te voeren.

7 Geur

Het aantal klachten ten aanzien van geur is de laatste jaren toegenomen. De belangrijkste geurbronnen op het Tata Steel terrein zijn de Kooksfabrieken, Hoogovens en mogelijk de Beitsbanen van de Koudbandwalserij. De Kooksfabrieken blijven een grote zorg. De uitgevoerde geurmetingen geven inzicht in hoe groot deze geurbron is.

- Momenteel loopt een ambtshalve aanpassing voor het aspect geur voor Hoogoven 6 en het hele Tata terrein. Er moet nog een definitief besluit worden genomen over geur bij Tata Steel op basis van het provinciaal geurbeleid. De planning is om dit besluit begin 2021 te nemen. Met het besluit over geur creëren we een beter handhaafbare situatie.
- De Kooksfabrieken blijven een grote zorg. De resultaten van de recent uitgevoerde geurmetingen geven inzicht in hoe groot deze geurbron is.

8 **Geluid**

De klachten ten aanzien van geluid zijn de afgelopen jaren toegenomen. Een groot deel van de klachten is te wijten aan de handelingen van de Schrootparken, waar de opslag en overslag van schroot plaatsvindt. Tata Steel heeft al een aantal BBT-plus maatregelen uitgevoerd (verhogen van een geluidsmuur en het terrein indelen in schappen met aan de binnenkant van de wanden geluidsabsorberend materiaal). Dit gaat dus verder dan wat de BBT-conclusies voorschrijven. Een ambtshalve wijziging met betrekking tot het handelen met schroot is in procedure. Hierin worden voorschriften opgenomen om de geluidsoverlast beter te kunnen handhaven door de wijze van handelen vast te leggen (max. valhoogte schroot, max. hoogte opslag, etc.). Ook wordt een voorschrift opgenomen om 's nachts geen handeling met schroot te verrichten en worden werk- en gedragsvoorschriften opgelegd ('good housekeeping'). De OD NZKG neemt ambtshalve vergelijkbare werkvoorschriften in de vergunning op bij andere geluidsbronnen.

9 **Anticiperen op de Omgevingswet**

Om een optimaal milieu-effect te bereiken zoeken we de 'randen' op bij zowel vergunning als toezicht, waar dit kan. We gaan onderzoeken of we het aspect gezondheid, vooruitlopend op de Omgevingswet, zwaarder kunnen meewegen door ook te anticiperen op de provinciale ambitie om te voldoen aan de WHO-streefwaarden. We gaan hierbij de samenwerking met GGD Kennemerland en OD IJmond versterken.

B2. ***Aanscherping van toezicht***

De verantwoordelijkheid om te voldoen aan geldende wet- en regelgeving ligt in eerste instantie bij het bedrijf zelf. De OD NZKG houdt toezicht op basis van inschatting van de risico's. Het VTH instrumentarium kent een wisselwerking tussen aan de ene kant de vergunning, waar normen worden vastgelegd, en het toezicht waar getoetst wordt of aan de normen wordt voldaan.

Het reguliere milieutoezicht (WABO) gebeurt op basis van de van te voren vastgestelde risico-analyse, waarbij de belangrijke onderwerpen, toezicht frequentie en type toezicht worden bepaald. Dit toezicht is zowel op locatie als via het beoordelen van aangeleverde rapportages. Op de externe veiligheidsaspecten voeren wij de BRZO inspecties met onze handhavingspartners uit.
Als bij toezicht overtredingen worden geconstateerd dan treden wij handhavend op, waarbij het primaire doel is het oplossen van de overtreding. Binnen het toezicht heeft veiligheid een hoge prioriteit. Tata Steel is immers een BRZO bedrijf.

Een belangrijke pijler in het aanscherpen van toezicht is het dichter op het bedrijf en de omgeving zitten. Door meer waarnemingen in combinatie met data-analyse met focus op die onderdelen waar de omgeving hinder heeft, verwachten wij een positief effect voor de IJmond. Het intensiever toezicht is reeds ingezet op de Kooksfabrieken. Naast het reguliere, systematische, thematisch en risico gestuurde toezicht zal een aanscherping en verhoging van toezicht nodig zijn om de gewenste doelen te bereiken.

De extra inzet bestaat uit de volgende aspecten:

1. Extra toezicht op de 'vuile kant' van Tata Steel
2. Snellere inzet van de inspecteurs, toezicht dichter op locatie, meer zichtbaarheid in de IJmond en bij Tata
3. Innovatie en versterken van het toezicht

1 Toezicht richten op de vuile kant van Tata

De focus van het toezicht zal zich richten op de 'vuile kant' van Tata Steel. Dit volgt ook uit eerdere analyses: de Sinterfabriek, Pelletfabriek, de Kooksfabriek, Oxystaalfabriek, de beide Hoogovens en de grondstoffenlogistiek vormen de belangrijkste bronnen van hinder en hebben de grootste milieu-impact.

Onderdeel van deze aanpak zijn:

- Uitvoering van het toezichtplan Tata: uitoefenen van projectgerichte controles op de werkeenheden van Tata en wekelijkse inspectieronde op hinderaspecten als stof, geluid en geur.
- Verscherpt toezicht Harsco, dit vertaalt zich in vrijwel wekelijkse inspecties op meerdere dwangsommen. En regelmatig gesprekken met de directie van het bedrijf. Resultaten hiervan zijn de hal voor de Roza slak verwerking en uitbreiding van watersystemen om stofverspreiding te verminderen.
- Inzet taskforce handhaving op de werkeenheden van Tata Steel, zoals de Kooksfabrieken. Bij dit traject ook de Brzo mogelijkheden verkennen op gebied van Inspectie en Onderhoud (Ageing).

2 Snellere inzet van de inspecteurs, toezicht dichter op locatie (WaZ)

Door medewerkers van de OD NZKG in een loket in Wijk aan Zee te plaatsen verwachten wij een paar positieve effecten. De informatievoorziening naar de omgeving en terugkoppeling kan sneller plaatsvinden. De toezichthouders kunnen zelf sneller constateringen doen, zelf overlast waarnemen en op onderzoek uit gaan. Ook kan er verificatieonderzoek worden uitgevoerd bij klachten (zowel bij de melder buiten Tata als op het Tata terrein). Hiervoor dienen op locatie herkenbare dienstauto's aanwezig te zijn. Meer toezicht en snellere reactie op klachten leidt ook tot een betere zichtbaarheid.

Na zes maanden gaan wij evalueren of de tijdelijke locatie ter plekke tot de beoogde effecten leidt en op basis van deze evaluatie beslissen we of deze locatie voor een periode van twee jaar gecontinueerd gaat worden.

3 Innovatie en versterken van het toezicht

Naast het toezicht en de handhaving zoals dat wordt ingezet op basis van de landelijke handhavingsstrategie ligt er de uitdaging om te onderzoeken wat nog extra of anders kan. Naast enkele concrete opties die hierboven beschreven zijn zal er ook tijd nodig zijn om verdere mogelijkheden te onderzoeken zoals:

- Toezichthouders voorzien van extra middelen en meetapparatuur.
- Inzet van data-analisten gebruiken om op basis van patronen uit data over bedrijfsmeldingen, klachten en eigen waarnemingen risicogericht het toezicht in te zetten.
- Met behulp van de eNose gegevens beter duiden wat de bron is van een overlastgevende emissie.
- Met data-analisten de verschillende bronnen van emissiegegevens doorzoekbaar en analyseerbaar maken. Hiermee de emissiepunten uit de milieujaarverslagen, de vergunningen en het monitoringsregime vergelijkbaar en handhaafbaar maken.
- Onderzoeken of mobiele camera's of andere opties mogelijk zijn.

Regelmatig krijgt de OD NZKG foto's toegestuurd van omwonenden waarop mogelijke overtredingen van bedrijven zouden zijn vastgelegd. Deze foto's worden op dit moment helaas nog niet juridisch erkend als bewijsmateriaal. De OD NZKG is met andere omgevingsdiensten binnen Omgevingsdienst NL aan het verkennen onder welke voorwaarden dit wél zou kunnen.

B3. ***Verbreden VTH speelveld***

Het VTH instrumentarium heeft grenzen. De vergunningen en het toezicht zijn ingekaderd door normen en grenzen die vast zijn gesteld op Europees en Rijksniveau en voor een deel binnen provinciale beleidsstukken. Daar waar Tata Steel wel voldoet aan de normen, maar er toch verdere milieuwinst gewenst is, zijn andere stappen nodig. Dit vergt andere instrumenten dan het formele VTH instrumentarium. In het Programma Tata Steel 2020-2050 wordt dit aangeduid met de categorie “bestuurlijk en beleidsmatig”.

In formele zin dient voor deze andere maatregelen het initiatief bij Tata Steel te liggen door een vergunningaanvraag in te dienen voor een maatregel. Dit kan de OD NZKG niet wettelijk afdwingen, omdat het gaat om maatregelen die verder gaan dan de best beschikbare technieken (BBT+). Indien het bevoegd gezag verbeteringen wil bereiken vereist dat een bestuurlijk traject in samenwerking met de OD NZKG.

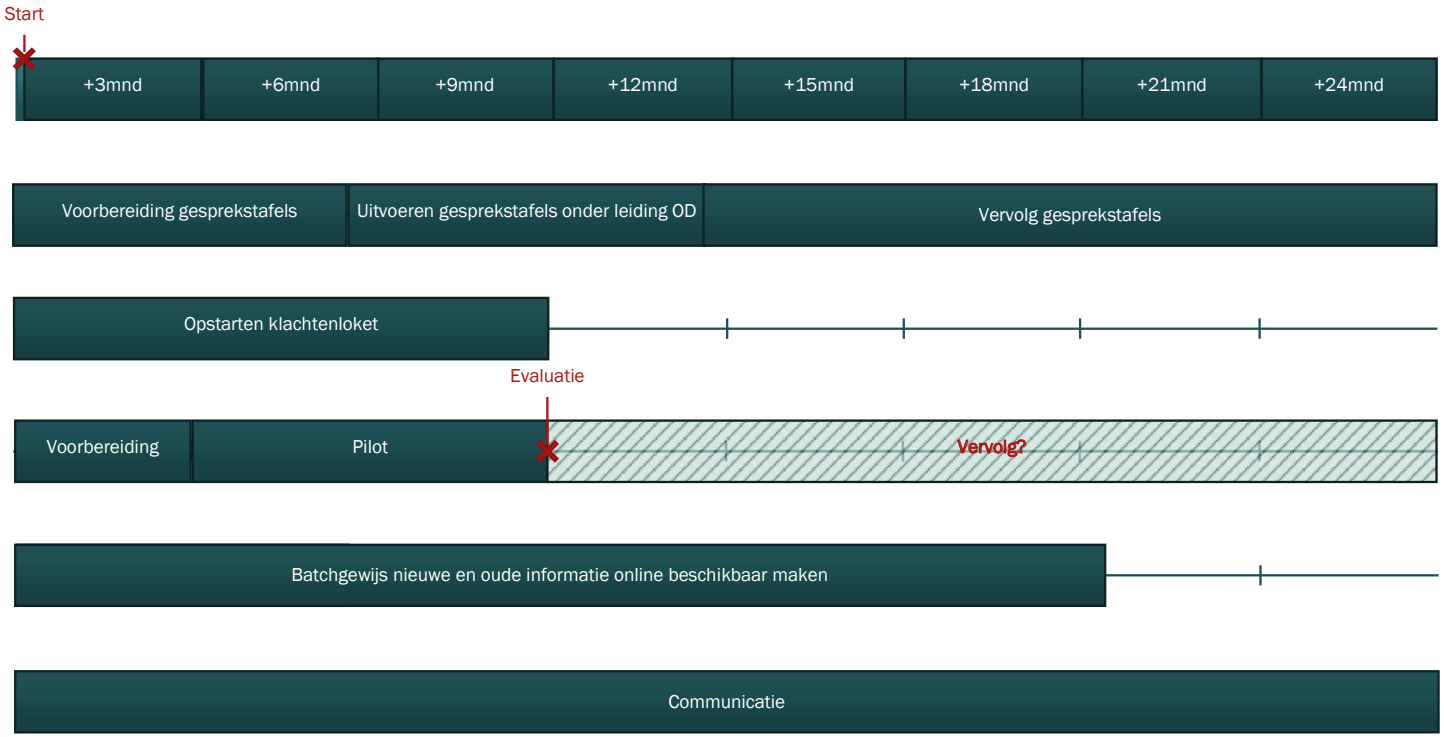
Het is van belang om samen met het Rijk een agenda op te stellen. Dit betreft een traject om wet- en regelgeving te actualiseren. In het programma Tata Steel 2020 – 2050 is bijvoorbeeld de inzet voor actualisatie van Europese BBT’s genoemd. Nieuwe BBT’s geven een nieuwe grond voor actualisatie en daarmee aanscherping van de vergunning. Anderzijds is het goed om het belang van milieu en gezondheid bij het Rijk onder de aandacht te brengen en zijn er kansen in combinatie met verduurzaming en de energietransitie.

*Bij**lage: Doorlooptijden planning***

Deze doorlooptijden planning beschrijft wat de verwachte doorlooptijd is van de actiepunten uit het Uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel. Dit betreft een schatting vanaf het moment dat er voldoende middelen en gekwalificeerde mensen beschikbaar zijn. Deze planning zal geregeld worden geactualiseerd. Sommige actiepunten zullen door dezelfde mensen worden uitgevoerd en dus in de tijd achter elkaar plaatsvinden.

A. Reguliere uitvoering bestaande VTH-taken; zichtbaar, aanwezig en aanspreekbaar voor omgeving

1. Dialoog omgeving
2. Centraal klachtenloket
3. OD NZKG Loket ter plaatse
4. Informatie actief openbaar maken
5. Communicatie



Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

B. Intensiveren VTH-taken Tata Steel en verbreden van het VTH speelveld

B1. Aanscherping van de vergunning en waar mogelijk de randen op zoeken

1. Actualisering
2. Implementatie SPPS-rapporten
3. Aanscherpen emissie grenswaarden
4. Digitalisering
5. ZZS inventarisatie
6. Aanscherping stof
7. Aanscherping geur
8. Aanscherping geluid
9. Anticiperen op de Omgevingswet

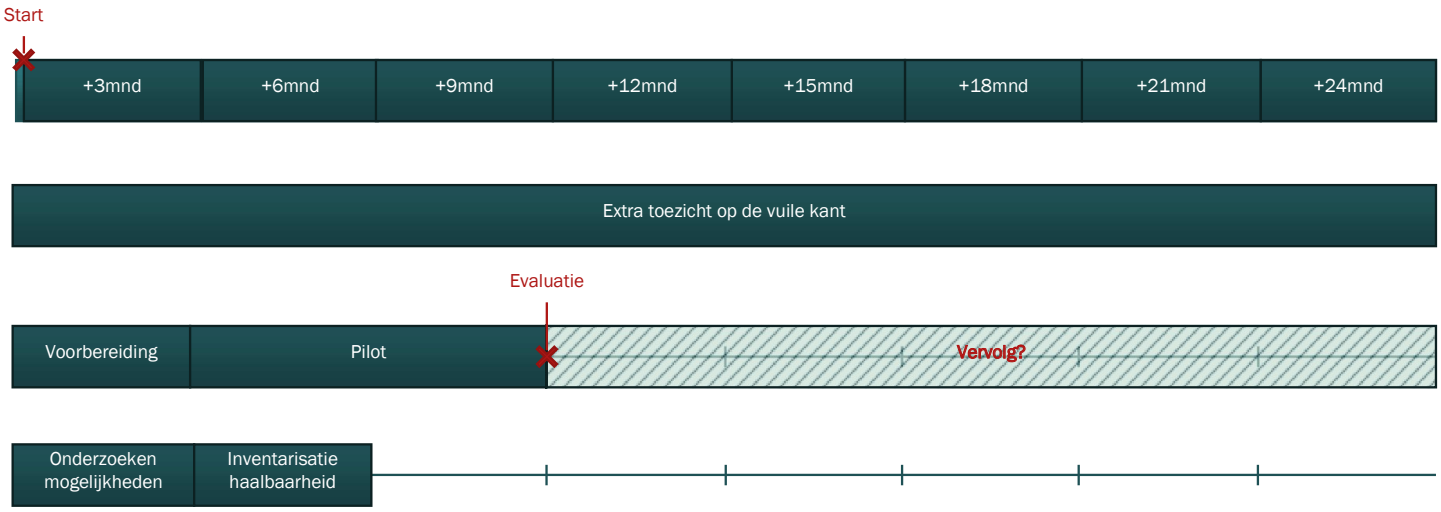


Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

B. Intensiveren VTH-taken Tata Steel en verbreden van het VTH speelveld

B2. Aanscherping van toezicht

1. Extra toezicht op de vuile kant
2. Aangepaste inzet inspecteurs
3. Innovatie en versterken van het toezicht



Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

Ebbehout 31
1507 EA Zaandam
www.odnzkg.nl

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

dhr. R.L. Baars

BEL/OMB

Telefoonnummer +31235144550

baarsr@noord-holland.nl

Verzenddatum

19 NOV. 2020

Kenmerk

1514777/1514868

Uw kenmerk

Betreft: Programma Tata Steel 2020 - 2050: *Samenwerken aan een gezondere en veilige IJmond*

Geachte leden,

Tata Steel is belangrijk voor de IJmond. Ruim honderd jaar staalindustrie heeft voor grote economische groei gezorgd, in de regio en in de rest van Nederland. De industrie is zelfs onderdeel geworden van de regionale identiteit. Tata Steel is belangrijk voor de werkgelegenheid en een innovatief staalbedrijf waar wij trots op zijn. De aanwezigheid van de industrie zorgt echter ook voor vervuiling en hinder. Hoewel de luchtkwaliteit in de IJmond de afgelopen jaren is verbeterd, veroorzaakt Tata Steel overlast en nadelige gezondheidseffecten in de omgeving, in het bijzonder in Wijk aan Zee.

De provincie Noord-Holland en de gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen hebben als gezamenlijke overheden de verantwoordelijkheid om de balans tussen de industrie en de omgeving in de IJmond goed te bewaken. Economisch perspectief, een gezonde leefomgeving en duurzaamheid zijn immers begrippen die niet meer los van elkaar te zien zijn in de Nederlandse industrie en in de IJmond, waar op een steenworp afstand van elkaar gewoond, gerecreëerd en gewerkt wordt. In de IJmond is plaats voor Tata Steel. Wel moeten de nadelige effecten op de gezondheid en de leefomgeving zoveel mogelijk verminderd worden. Voor de huidige inwoners van de IJmond én voor toekomstige generaties. Met dit Programma Tata Steel 2020 - 2050 laten wij zien hoe wij gaan samenwerken aan een gezondere en veilige IJmond. We kijken daarbij naar de periode 2020 - 2050. De nadruk van onze concrete activiteiten ligt in dit programma op wat wij in de komende twee jaar doen.

Van concept naar definitief programma

Op 19 mei 2020 hebben de colleges van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en de colleges van burgemeester en wethouders van

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Beverwijk, Heemskerk en Velsen het Programma Tata Steel 2020-2050: *Samenwerken aan een gezondere en veilige IJmond* in concept vastgesteld. Wij hebben u hierover per brief geïnformeerd (kenmerk 1314655/ 1324789, verzenddatum 20 mei 2020).

Na het vaststellen van het programma in concept zijn wij in gesprek gegaan met de omgeving, dat wil zeggen met bewoners- en ondernemersorganisaties, en met Tata Steel zelf. Daarvoor hebben wij binnen de beperkingen rond Covid-19 bijeenkomsten georganiseerd en hebben wij daarnaast de mogelijkheid aan betrokkenen geboden om schriftelijk te reageren. Alle ontvangen reacties hebben wij gepubliceerd op de website van de provincie Noord-Holland. Mede op basis van deze reacties hebben wij nu het Programma Tata Steel definitief vastgesteld. Naast het programma zelf vindt u als bijlage een beantwoording van alle reacties die op het concept programma zijn ontvangen. Hierbij hebben we ook aangeven of een reactie tot een wijziging of aanvulling van het programma heeft geleid.

Het concept programma is op 25 juni jl. ook besproken in de PS commissie NLG en op 15 september jl. in de IJmondcommissie van de gemeenteraden van de IJmond gemeenten. Verder hebben wij het programma Tata Steel voor de vaststelling gedeeld met het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W). Wij zijn met I&W in gesprek over de uitvoering van het programma. Hierbij wordt ook het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) betrokken. Andere relevante overheidspartijen worden waar nodig betrokken.

Het Programma Tata Steel 2020 -2050: *Samenwerken aan een gezondere en veilige IJmond*

Het doel van het programma is het zoveel mogelijk verminderen van de negatieve effecten van Tata Steel op de gezondheid en veiligheid in de IJmond. Het programma Tata Steel 2020 - 2050 is net als het concept programma opgesteld langs vier sporen:

1. Gezondheid in beeld
2. Versterken uitvoering Vergunningverlening, Toezicht- en handhaving (VTH)
3. Gezondere leefomgeving op de lange termijn: Innovatieve en duurzame staalproductie
4. Samenwerking, omgeving en communicatie & informatie.

We hebben het programma ten opzichte van het concept van 19 mei 2020 op verschillende punten gewijzigd en aangevuld. De belangrijkste wijzigingen en aanvullingen lichten we hieronder toe.

Concrete acties en planning

Meerdere reacties op het concept vroegen om nadere concretisering van onze acties. Ten opzichte van de eerdere conceptversie hebben wij alle sporen aangescherpt waarbij we duidelijk hebben aangegeven wat wij gaan doen. Bovendien is nu duidelijk aangegeven dat wij het grootste deel van de geformuleerde acties in de komende twee jaar willen uitvoeren.

Een afbakening van "gezondheid en veiligheid"

Er is meermaals gevraagd naar een nadere duiding van het begrip gezondheid. Wij hebben in het programma nu een duidelijke afbakening opgenomen. Met het programma zetten wij in op het zoveel mogelijk verminderen van de volgende effecten:

- (Ultra)fijn stof[1]
- Stikstofoxiden (NOx /NO en NO_2)
- Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS)
- Geur (in bijzonder H_2S en SO_2)
- Grof stof
- Geluid
- Externe veiligheid

Verder zijn voor de gezondheid en het (mentale) welzijn van de inwoners in de IJmond ook andere zaken van belang. Dit betreft de mate waarin mensen geïnformeerd zijn en hun zorgen kwijt kunnen bij de overheid. Voor een gezondere en veilige leefomgeving in de IJmond willen wij daarom ook zorgen voor:

- Een goede afhandeling van klachten over Tata Steel door de overheid
- Goede informatievoorziening voor omwonenden van Tata Steel
- Voldoende mogelijkheden om in dialoog te gaan met de overheid.

Hiermee bakenen we af waar wij met het programma naar streven. Dit laat onverlet dat er naast de acties uit dit programma op andere gebieden ook wettelijke VTH taken zijn bij Tata Steel die we gewoon uitvoeren. Bijvoorbeeld voor onderwerpen als bodembescherming en bouw.

[1] "Ultra" is tussen haakjes geplaatst omdat ultrafijn stof wel een onderwerp is, maar hier is enkel nog een verkennende meting naar uitgevoerd en er zijn geen normen voor zoals voor fijn stof. Van de acties die een bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van fijn stof is niet bekend of en in hoeverre die ook bijdragen aan de vermindering van ultrafijn stof.

Versterken uitvoering VTH Tata Steel: Apart Uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020 - 2022 van de OD NZKG

De grootste wijzigingen en aanvullingen zitten in het spoor "versterken uitvoering Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving (VTH)". De OD NZKG heeft een "Uitvoeringsprogramma Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving (VTH) Tata Steel 2020 - 2022" opgesteld. De hoofdpunten hiervan hebben we benoemd in het programma Tata Steel. Het Uitvoeringsprogramma vormt een verdere uitwerking van het spoor versterken uitvoering VTH en deels van het spoor samenwerking, omgeving en communicatie & informatie (waar het de taken van de OD NZKG betreft). Dit Uitvoeringsprogramma hebben wij alleen, dus zonder de bij het programma betrokken gemeenten, tegelijk met het programma Tata Steel 2020 - 2050 vastgesteld. De VTH taken bij Tata Steel zijn namelijk de bevoegdheid van de provincie. Dit uitvoeringsprogramma vindt u bijgevoegd als bijlage.

Voor dit uitvoeringsprogramma willen wij een bedrag van € 2.865.000 extra inzetten voor de OD NZKG voor de periode tot en met 2022. Het Uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020 - 2022 bestaat op hoofdlijnen uit drie onderdelen:

- **Omgeving meer centraal stellen:** het is van belang te werken aan het herstel van vertrouwen, aan een goede informatievoorziening en aan dialoog tussen de omgeving en de OD NZKG. Dit betreft onder andere het oprichten van een OD NZKG loket in Wijk aan zee om letterlijk dichterbij te zijn, het beter inrichten van de OD NZKG als het primaire centrale klachtenloket en de aanstelling van een omgevingsmanager.
- **Vergunning Tata Steel:** de vergunning van Tata Steel scherpen we langs verschillende trajecten in de komende 2 jaar aan waar dat binnen wet- en regelgeving mogelijk is.
- **Toezicht en handhaving:** we zetten in de komende 2 jaar extra toezicht en handhaving in. Onderdeel hiervan is ook kijken waar toezicht slimmer en innovatiever kan.

In het programma Tata Steel 2020 - 2050 is opgenomen dat wij na 2 jaar opnieuw de balans opmaken om te bepalen welke acties dan wenselijk zijn. Het Uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020 - 2022 sluit op deze periode van 2 jaar aan. Op dat moment kan ook worden beoordeeld welke inzet van de OD NZKG op het dossier Tata Steel gecontinueerd moet worden.

Bespreking PS commissie NLG 25 juni 2020

Bij de bespreking van het concept programma in de commissie NLG van 25 juni 2020 heeft u ons een aantal zaken meegegeven. Op uw verzoek hebben wij het Kanker Incidenten Onderzoek (KIO) van de GGD Kennemerland opgenomen in het spoor Gezondheid in beeld. Net als

door een aantal omwonenden is in de commissie gevraagd om te kijken naar het aanstellen van een "ombudsman" of "ambassadeur" ter ondersteuning van bewoners.

Wij beschouwen deze vraag als een oproep om de dialoog en verbinding tussen de omwonenden en de overheden te verbeteren. In hoofdstuk 7 van het programma is het belang van een goede dialoog tussen omwonenden en de overheid nu uitgebreider opgenomen. Bijvoorbeeld door het organiseren van het Omgevingsoverleg, het verbeteren van de informatievoorziening en door de aanstelling van een Omgevingsmanager bij de OD NZKG. Wij gaan met omwonenden in gesprek om te onderzoeken waar verder behoefte aan is naast de zaken die nu in hoofdstuk 7 zijn genoemd, maar kiezen op dit moment niet voor het aanstellen van een "ombudsman" of "ambassadeur".

Verder is gevraagd ook aandacht te besteden aan mentale gezondheid en om duidelijker aan te geven welke acties wanneer worden ondernomen. Zoals eerder in deze brief beschreven (onder "Een afbakening van "gezondheid en veiligheid") hebben wij dit nu in het programma nader omschreven en toegevoegd.

Het programma op de lange termijn tot 2050
Verschillende bewonersorganisaties uit de omgeving van Tata Steel vragen de overheid met enige regelmaat om de vergunning dusdanig aan te scherpen dat verschillende fabrieken - in het bijzonder de Kooksfabriek 2 - gesloten worden. En dat Tata Steel in de vergunning een productieplafond heeft terwijl de daadwerkelijke productie lager ligt. Het verzoek aan ons is dan om deze "ruimte in de productie" met een aangepaste vergunning weg te nemen.

Deze verzoeken komen voort uit begrijpelijke zorgen over de gezondheid in de IJmond. De bevoegdheid om op deze manier de vergunning aan te passen of in te trekken heeft de provincie echter niet, een vergunning is namelijk ook een verkregen recht. Wij staan op het standpunt dat er in de IJmond plaats is voor Tata Steel. Wel moeten de nadelige effecten op de gezondheid en de leefomgeving zoveel mogelijk verminderd worden. Met het programma geven wij als gezamenlijke overheden aan hoe wij daar op sturen.

Het is daarbij van belang om ook oog te hebben voor de lange termijn. Tata Steel heeft de ambitie om in 2050 CO_2-neutraal staal te maken. Deze ambitie juichen wij toe en past goed in ons beeld van een gezondere IJmond. De ambities van Tata Steel voor 2050 hebben belangrijke voordelen voor de gezondheid, er zijn dan immers minder emissies. Hoewel nog niet formeel vastgelegd, richten de eerste voornemens van Tata Steel zich op het gefaseerd verdwijnen van verschillende fabrieken rond 2035, waaronder de Kooksfabriek 2. Om

deze planning naar 2035 te halen moet Tata Steel op korte termijn investeringsbesluiten nemen. Tata Steel geeft aan dat hiervoor wel financiële hulp van de (Rijks)overheid nodig is.

Motie 52 - 2020: Tata, innovatie en werkgelegenheid
Op 29 juni 2020 heeft u met een motie (M52-2020) Gedeputeerde Staten verzocht:

1. Zich naast de wettelijke handhavingstaken te richten op innovatie en duurzaamheid;
2. Als overheid een actieve rol te spelen bij het realiseren van een duurzame staal- en ijzerindustrie;
3. Te investeren in een evenwicht tussen het economische belang en de gezondheid van de omgeving;
4. Tata, andere relevante bedrijven en de omgeving actief bij de verdere uitwerking te betrekken en zoveel mogelijk gezamenlijk en eenduidig te communiceren.

De uitvoering van punt 1 en 2 van deze motie is terug te vinden in hoofdstuk 6 (spoor 3): Gezondere leefomgeving op de lange termijn: Innovatieve en duurzame staalproductie. Hierin geven we aan welke rol de provincie (en de gemeenten) op dit gebied hebben en hoe wij ons daar voor in gaan zetten. Punt 3 hebben we verwoord in het gehele programma, in het bijzonder in hoofdstuk 2. Ten aanzien van punt 4: Ook met Tata Steel hebben we een gesprek gevoerd over het concept programma Tata Steel. Waar van toepassing bij de verdere uitvoering van het programma wordt Tata Steel zo nodig betrokken.

Wij stellen u voor om met de vaststelling van het programma Tata Steel 2020 - 2050 motie 52 - 2020 als afgedaan te beschouwen.

Commissie NLG
Wij verzoeken u het programma Tata Steel 2020 - 2050 op de B-agenda van de commissie NLG te plaatsen. Wij bieden u tevens aan om voorafgaand aan de bespreking een technische briefing te organiseren over het programma Tata Steel 2020 - 2050 en het bijbehorende Uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020 - 2022 van de OD NZKG.

Tot slot
Met de vaststelling van dit programma brengen wij meer samenhang in beleid en uitvoering van de overheden, ondersteund door onze uitvoerende diensten: Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, Omgevingsdienst IJmond en GGD Kennemerland. Ieder vanuit zijn eigen rol en taak. Wij geven aan wat wij wanneer gaan doen. Hiermee is een basis gelegd voor een toekomstgerichte dialoog met de omgeving en met Tata Steel.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

3 bijlagen

Programma Tata Steel 2020 – 2050: *Samenwerken aan een gezondere en veilige IJmond*

Uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020 – 2022 (OD NZKG)

Beantwoording reacties op concept Programma Tata Steel 2020 -2050: *Samenwerken aan een gezondere en veilige IJmond*

Aan de griffiers van de participanten van Twiske-Waterland

Kopie aan de leden van het algemeen bestuur en aan de adviescommissie

Geachte griffiers,

De agenda en stukken van de vergadering van het algemeen bestuur op 3 december zijn via IBABS verzonden aan de leden van het algemeen bestuur en aan de adviescommissie.

De openbare agenda en stukken zijn ook geplaatst op de IBABS vergaderkalender op de website www.twiske-waterland.nl onder Bestuur - Vergaderingen, zie ook deze link.

Ik verzoek u dit bekend te maken aan de raadsleden/Statenleden.

Met vriendelijke groet,
namens het bestuur van Recreatieschap Twiske-Waterland,

Kees Rood
Programmamanager Recreatie Noord-Holland NV

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4975
Extern Zaak ID	1519085
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	29
Omschrijving	Stikstof: Instelling Regionaal Stikstofregistratiesysteem (RSRS) en wijziging Beleidsregel intern en extern salderen Noord-Holland (C-agenda NLG 11-01-2021)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

Gedeputeerde Staten stellen het Regionaal Stikstofregistratiesysteem (RSRS) in. Daarvoor moet de Beleidsregel intern en extern salderen Noord-Holland worden gewijzigd, die gaat over vergunningverlening van activiteiten die tot stikstofuitstoot leiden. Het instellen van dit boekhoudkundige systeem is een eerste (juridische) stap om uiteindelijk stikstofruimte te kunnen uitgeven voor nieuwe projecten. Pas in het voorjaar 2020 beslissen de provincies en het Rijk over de spelregels voor het uitgeven van deze stikstofruimte.

Provincie Noord-Holland

2020 *

PROVINCIAAL BLAD

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 17 november 2020, nr. 1519085/1519579, tot instellen van het Regionaal Stikstofregistratiesysteem

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 2.2 en 2.7 van de Wet natuurbescherming;

Overwegende dat Gedeputeerde Staten op 6 december 2019 hebben besloten beleidsregels over intern en extern salderen op te nemen in de Beleidsregel Intern en extern salderen Noord-Holland en dat wijzigingen in wet- en regelgeving en de praktijk het wenselijk maken om een Regionaal Stikstofregistratiesysteem in te stellen.

Besluiten in te stellen het Regionaal Stikstofregistratiesysteem (module Noord-Holland)

Artikel I

Regionaal Stikstofregistratiesysteem

1. Gedeputeerde Staten stellen een regionaal stikstofregistratiesysteem in, waarin zij stikstofdepositieruimte kunnen vastleggen die vrijkomt uit mitigerende maatregelen dan wel is vrijgevallen tijdens extern salderen, om deze ruimte in een toestemming op basis van artikel 2.7 Wet natuurbescherming uit te kunnen geven.
2. In het regionaal stikstofregistratiesysteem wordt depositieruimte opgenomen die ontstaat door de met behulp van AERIUS Calculator berekende vermindering van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden ten gevolge van de intrekking van één of meer toestemmingen ten behoeve van het regionaal stikstofregistratiesysteem, dan wel vrijvalt tijdens extern salderen.
3. Depositieruimte kan uitsluitend worden geregistreerd in het regionaal stikstofregistratiesysteem indien intrekking van de in het tweede lid bedoelde toestemming heeft plaatsgevonden na de instelling van het regionaal stikstofregistratiesysteem.

Toelichting

Het instellen van het regionaal stikstofregistratiesysteem is nodig om te borgen dat stikstofdepositieruimte kan worden vastgelegd om later weer uit te geven in natuurvergunningen. Om die reden wordt alleen stikstofdepositieruimte in het regionaal

stikstofregistratiesysteem vastgelegd die is vrijgemaakt of vrijgevallen ná instelling van het regionaal stikstofregistratiesysteem.
Vrijgemaakte ruimte is de ruimte afkomstig uit mitigerende maatregelen, bijvoorbeeld een bedrijf dat in het kader van de gebiedsgerichte aanpak door de provincie wordt opgekocht of waarvan de emissie wordt gereduceerd (en waarvan duidelijk is dat dit bedrijf niet bij hoeft te dragen aan de reductiedoelstelling). Deze ruimte kan worden gebruikt voor het mogelijk maken van maatschappelijke en economische ontwikkelingen.
Vrijgevallen ruimte is de ruimte die 'vrijvalt' tijdens extern salderen: omdat saldogever en saldo-ontvanger zich niet op exact dezelfde locatie bevinden ten opzichte van stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, leidt extern salderen ertoe dat op bepaalde hexagonen meer gesaldeerd wordt dan nodig is. Dit meerdere komt ten goede aan het RSRS.
Dit instellingsbesluit is juridisch noodzakelijk om het regionaal stikstofregistratiesysteem in gebruik te kunnen nemen. Daarnaast zal ook de Beleidsregel intern & extern salderen Noord-Holland worden aangepast om het regionaal stikstofregistratiesysteem in gebruik te nemen. Tot slot worden door GS nog voorwaarden vastgesteld in de Beleidsregel om uitgifte van depositieruimte uit het regionaal stikstofregistratiesysteem mogelijk te maken.
Lid 2 vereist een berekening van AERIUS Calculator. Daarmee wordt bedoeld de versie van AERIUS Calculator die op het moment van intrekking geldend is op grond van artikel 2.1 van de Regeling natuurbescherming.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin het wordt geplaatst.

Haarlem, ……. 2020.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A. Th. H. van Dijk, voorzitter

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 17 november 2020, nr. 1519085/1519117, tot wijziging van de Beleidsregel intern en extern salderen Noord-Holland

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 4:81, eerste lid, Algemene wet bestuursrecht;

Gelet op artikel 2.2 en 2.7 van de Wet natuurbescherming;

Overwegende dat Gedeputeerde Staten op 6 december 2019 hebben besloten beleidsregels over intern en extern salderen op te nemen in de Beleidsregel intern en extern salderen Noord-Holland;

Overwegende dat ontwikkelingen in wetgeving en de praktijk aanleiding hebben gegeven om de beleidsregel op een aantal technische en juridische punten aan te passen;

Besluiten vast te stellen de volgende wijzigingen van de Beleidsregel intern en extern salderen Noord-Holland:

ARTIKEL I

A

1. In artikel 1 wordt onder verlettering van de onderdelen l tot en met o tot m tot en met p een onderdeel ingevoegd luidende:
l. RSRS: regionaal stikstofregistratiesysteem waarin Gedeputeerde Staten depositieruimte kunnen vastleggen die vrijgemaakt is uit mitigerende maatregelen dan wel vrijvalt tijdens extern salderen en ten behoeve van saldering kan worden uitgegeven bij het verlenen van natuurvergunningen.

2. Artikel 1 onderdeel l (nieuw) komt te luiden:
m. SSRS: stikstofregistratiesysteem als bedoeld in paragraaf 2.1.2 van de Regeling natuurbescherming.

3. Artikel 1, onderdeel g, komt als volgt te luiden:
g. referentiesituatie: toestemming als bedoeld in onderdeel n, onder 1°, 3° en 4°, of bij gebrek daaraan een op de Europese referentiedatum aanwezige toestemming als bedoeld in onderdeel n, onder 2° en 5° waarbij de laagst toegestane depositie vanaf de referentiedatum geldt;

B

Artikel 5, achtste lid, komt als volgt te luiden:
8. Indien de toestemming als bedoeld in artikel 1, onder n, onder 1° niet of slechts gedeeltelijk is gerealiseerd, kunnen Gedeputeerde Staten ten behoeve van intern salderen als referentiesituatie hanteren een op de Europese referentiedatum aanwezige toestemming als bedoeld in artikel 1, onder n, onder 2° en 5°, waarbij de laagst toegestane depositie vanaf de referentiedatum geldt, met inbegrip van een eventuele afname zoals vastgelegd in de niet of slechts gedeeltelijk gerealiseerde toestemming als bedoeld in artikel 1, onder n, onder 1°.

C

In artikel 9 wordt 'stikstofregistratiesysteem' steeds vervangen door 'SSRS'.

D

Onder vernummering van de artikelen 10 tot en met 11 tot 11 tot en met 12 wordt een nieuw artikel 10 ingevoegd, luidende:

Artikel 10 RSRS
1. Gedeputeerde Staten dragen zorg voor de inrichting van het RSRS.
2. Het RSRS wordt onderhouden en beheerd onder verantwoordelijkheid van Gedeputeerde Staten.

E

In de algemene toelichting wordt:
"Overigens leidt extern salderen in de meeste gevallen tot een extra daling, omdat saldogever en saldo-ontvanger zich niet op exact dezelfde locatie bevinden ten opzichte van stikstofgevoelige gebieden. Op geen enkel relevant hexagoon mag de depositie toenemen. Daarvoor zijn één of enkele hexagonen bepalend. Dit betekent dat op andere hexagonen sprake is van een extra daling."

vervangen door:
"Daarnaast valt bij extern salderen altijd ruimte vrij, omdat saldogever en saldo-ontvanger zich niet op exact dezelfde locatie bevinden ten opzichte van stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Deze vrijvallende ruimte wordt vastgelegd in het RSRS en kan worden ingezet om in de nabije toekomst nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken door vergunningverlening. Depositiedaling wordt met name bereikt door generieke bronmaatregelen (zie onder meer de Kamerbrief van 24 april 2020, kenmerk BPZ 20120075)."

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin het wordt geplaatst.

Haarlem, ... 2020.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A. Th. H. van Dijk, voorzitter

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

TOELICHTING

Toelichting op de wijzigingen van de Beleidsregel intern extern salderen Noord-Holland

Met deze wijzigingsregeling leggen Gedeputeerde Staten in de beleidsregel de basis voor het RSRS. Het instellen van het RSRS is namelijk nodig om te borgen dat stikstofdepositieruimte kan worden vastgelegd om later weer uit te geven in natuurvergunningen. Om die reden wordt alleen stikstofdepositieruimte in het RSRS vastgelegd die is vrijgemaakt of vrijgevallen ná instelling van het RSRS.

Artikelsgewijze toelichting

Nieuw artikel 1

Het RSRS is een depositiebank met als functie het salderen met stikstofruimte mogelijk te maken. In het regionaal stikstofregistratiesysteem kunnen Gedeputeerde Staten zowel vrijgemaakte als vrijgevallen ruimte opnemen.

- *Vrijgemaakte ruimte is de ruimte afkomstig uit mitigerende maatregelen, bijvoorbeeld een bedrijf dat in het kader van de gebiedsgerichte aanpak door de provincie wordt opgekocht of waarvan de emissie wordt gereduceerd (en waarvan duidelijk is dat dit bedrijf niet bij hoeft te dragen aan de reductiedoelstelling). Deze ruimte kan worden gebruikt voor het mogelijk maken van maatschappelijke en economische ontwikkelingen.*
- *Vrijgevallen ruimte is de ruimte die 'vrijvalt' tijdens extern salderen: omdat saldogever en saldo-ontvanger zich niet op exact dezelfde locatie bevinden ten opzichte van*

stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, leidt extern salderen ertoe dat op bepaalde hexagonen meer gesaldeerd wordt dan nodig is. Dit meerdere komt ten goede aan het RSRS.

Nieuw artikel 10

In dit artikel is vastgelegd dat Gedeputeerde Staten het RSRS inrichten, onderhouden en beheren of dit onder haar verantwoordelijkheid laten doen. Dit betekent onder meer dat Gedeputeerde Staten de vrijgemaakte en vrijgevallen ruimte die bestemd is voor opname in het RSRS, vastleggen in het RSRS. Dit biedt Gedeputeerde Staten de mogelijkheid om deze ruimte later weer uit te geven op basis van nog vast te stellen verdelingsregels.

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 H. van Veen

BEL/GRN

Telefoonnummer +31653168627

veenh@noord-holland.nl

Verzenddatum

18 NOV. 2020

Kenmerk

1519085/1519686

Uw kenmerk

Betreft: Instelling RSRS met bijbehorende wijziging Beleidsregel intern en extern salderen Noord-Holland

Geachte leden,

Wij informeren u dat ons college op 17 november 2020 heeft besloten tot het instellen van een regionaal stikstofregistratiesysteem (RSRS) en als gevolg daarvan ook het aanpassen van de Beleidsregel intern en extern salderen Noord-Holland en deze besluiten te publiceren in het Provinciaal Blad.

We willen met de stikstofmaatregelen de natuur versterken en tegelijkertijd economische en maatschappelijke ontwikkelingen mogelijk maken. Hierbij helpt een administratief systeem waarin stikstofruimte die is vrijgemaakt of vrijgevallen wordt vastgelegd: het RSRS.

De provincies hebben nu het RSRS ingesteld door het nemen van een instellingsbesluit en het aanvullen/aanpassen van de beleidsregels intern en extern salderen (zie bijlagen). Vooralsnog wordt hierin alleen ruimte geregistreerd. Na verdere ontwikkeling van het RSRS willen de provincies daaruit ook weer ruimte gaan uitgeven. De planning hiervoor is het voorjaar van 2021. Vooralsnog hebben de provincies ervoor gekozen om alleen ruimte te registreren uit provinciale transacties. Maar het instellingsbesluit en de beleidsregels bieden de mogelijkheid om op termijn ook ruimte uit private transacties te registreren.

Het RSRS registreert 'vrijgemaakte' en 'vrijvallende' ruimte.
1. Vrijgemaakte ruimte is de ruimte afkomstig uit genomen maatregelen, bijvoorbeeld een bedrijf dat in het kader van de gebiedsgerichte aanpak door de provincie wordt opgekocht. Deze ruimte kan worden gebruikt voor het mogelijk maken van maatschappelijke en economische ontwikkelingen, zoals woningbouw.

2. Vrijgevallen ruimte is de ruimte die 'vrijvalt' tijdens extern salderen: Een bedrijf dat (deels) stopt kan stikstofruimte uit zijn vergunning overdragen aan een ander. De stikstofruimte die overgedragen is, is gebonden aan een specifieke locatie. Het gaat om stikstofneerslag op specifieke locaties (hexagonen) in Natura 2000-gebieden die om het (deels) stoppende bedrijf heen liggen. De ontvangende partij bevindt zich echter niet op exact dezelfde locatie als de stoppende partij.

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

Hierdoor zal niet alle overgedragen stikstofruimte benut kunnen worden door de ontvangende partij: deze ruimte valt vrij en wordt vervolgens weer geregistreerd in het RSRS.

Het instellen van het RSRS is nodig om ervoor te zorgen dat stikstofdepositieruimte kan worden vastgelegd om later weer uit te geven in natuurvergunningen. Er kan alleen stikstofdepositieruimte in het RSRS worden vastgelegd die is vrijgemaakt of vrijgevallen ná instelling van het RSRS. Provincie Noord-Holland heeft afgelopen voorjaar een stikstofvergunning gekocht van een stoppende melkveehouder (brief aan PS 1440573/1449802). In afwachting van het instellen van het RSRS is deze vergunning echter nog niet ingetrokken. Daardoor kan deze aangekochte stikstofruimte alsnog worden toegevoegd aan het RSRS.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

- Instellingsbesluit RSRS
- Wijzigingsbesluit Beleidsregel intern en extern salderen Noord-Holland

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4920
Extern Zaak ID	994478
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	30
Omschrijving	Economie: Brief GS aan PS inz. De Kop Werkt! Halfjaarrapportage en Jaarprogramma 2020-2e tranche (B-agenda EFB 18-1-2021)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	30 november 2020

Toelichting

De provincie Noord-Holland werkt met de vier gemeenten in de Kop van Noord-Holland (Den Helder, Hollands Kroon, Schagen en Texel) aan de uitvoering van het programma De Kop Werkt! Over de voortgang van het programma wordt gerapporteerd en het jaarprogramma wordt ter goedkeuring aangeboden.

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. I.A. Soldaat
BEL/REE

Telefoonnummer +31235144181
soldaati@noord-holland.nl

Verzenddatum

Kenmerk
994478/1523166

Uw kenmerk

Betreft: De Kop Werkt! Halfjaarrapportage en Jaarprogramma 2020-2e tranche.

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u deze brief ter bespreking op de B-agenda van de commissie Economie, Financiën en Bestuur van 18 januari 2021 te plaatsen.

Wat is de reden?

Wij hebben op 17 november 2020 de Halfjaarrapportage en het Jaarprogramma 2020-2e tranche van het programma 'De Kop Werkt!' vastgesteld en sturen deze ter bespreking aan uw Staten.

Wat vragen wij aan de commissie?

De commissie wordt gevraagd opmerkingen aan ons mee te geven ten behoeve van de inhoud van de projecten in het Jaarprogramma 2020-2e tranche dat uitwerking is van de 'Samenwerkingsovereenkomst De Kop Werkt! 2017-2020' met de gemeenten Den Helder, Hollands Kroon, Schagen en Texel. Daarbij kunt u denken aan:

- Meegeven van aandachtspunten bij de uitvoering van de projecten.
- Aanscherping van de inhoudelijke invulling van de projecten.

Het Jaarprogramma 2020-2e tranche en de Halfjaarrapportage 2020 is opgenomen in een digitaal magazine. Hieronder de link naar genoemd magazine.

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

http://dekopwerkt-halfjaarverslag2020.publicize.nl/

U kunt bij deze behandeling het 'Toetsingskader De Kop Werkt!' hanteren. Dit document bevat criteria voor de beoordeling van de projecten. Deze is ter informatie bij deze brief gevoegd.

Parallel wordt het Jaarprogramma ook bij de gemeenteraden van de samenwerkingspartners, de gemeenten Hollands Kroon, Den Helder, Schagen en Texel besproken.

Om welk GS-besluit gaat het?

GS besluit van 17 november 2020:

1. de Halfjaarrapportage 2020 en het Jaarprogramma 2020-2e tranche van het programma 'De Kop Werkt!' vast te stellen;
2. de Halfjaarrapportage 2020 ter kennisname en het Jaarprogramma 2020-2e tranche voor opmerkingen voor het vervolg van het programma 'De Kop Werkt!' aan Provinciale Staten te sturen.

Op grond waarvan wordt dit voorstel gedaan?

Op 11 april 2017 hebben de gemeenten Den Helder, Hollands Kroon, Schagen en Texel samen met de provincie de 'Samenwerkings-overeenkomst De Kop Werkt! 2017-2020' ondertekend. Met de Samenwerkingsovereenkomst is invulling gegeven aan het programma De Kop Werkt! dat is opgebouwd uit de bestuursopdrachten Havens, Arbeidsmarkt en Onderwijs, Destinatiemarketing en het Regionale Ambitiedocument. Voor het programma hebben de vier gemeenteraden ingestemd tot een reservering van € 15 miljoen. De provincie heeft de cofinanciering voor eenzelfde bedrag beschikbaar gesteld.
In juni 2020 hebben wij ingestemd met de verlenging van het programma 'De Kop Werkt!' met 1 jaar tot 31 december 2021. Ook de colleges van B&W van de gemeenten Den Helder, Hollands Kroon, Schagen en Texel hebben met deze verlenging ingestemd.

De Samenwerkingsovereenkomst is het kader waarbinnen het Jaarprogramma 2020-2e tranche is opgesteld. De grondslag voor het opstellen van jaarprogramma's, het beslissen over eventuele

wijzigingen in de uit te voeren activiteiten en de verantwoording over de voortgang van voorbereiding en uitvoering van de projecten is vastgelegd in artikel 3 van de Samenwerkingsovereenkomst.
In de Samenwerkingsovereenkomst is vastgelegd dat de Staten de mogelijkheid hebben om opmerkingen te maken bij wijzigingen groter dan € 500.000 en politiek gevoelige wijzigingen in het jaarprogramma.

Uit het Jaarprogramma 2020-2e tranche is naar voren gekomen dat er drie nieuwe projecten voor de havens worden opgevoerd. Met deze drie nieuwe projecten worden wijzigingen in het jaarprogramma voorgesteld die groter zijn dan € 500.000. Er is geen sprake van een politiek gevoelige wijziging.

Is dit eerder behandeld in een commissie of in PS?

Op 20 januari 2020 is in de commissie EFB het Jaarprogramma 2020 besproken.

Wat zijn de effecten van het voorstel?

Het Jaarprogramma 2020-2e tranche geeft invulling aan de projecten om het woon-, werk- en leefklimaat van de Kop van Noord-Holland te verbeteren. Het Jaarprogramma 2020-2e tranche borduurt deels voort op de projecten die reeds zijn gestart en bestaat daarnaast uit drie nieuwe projecten die bijdragen aan de doelstellingen zoals die zijn geformuleerd in de samenwerkingsovereenkomst. De drie nieuwe projecten vloeien voort uit de wijzigingen binnen de Bestuursopdracht Havens. In de Halfjaarrapportage is een oplegmemo opgenomen. In dit memo zijn de ontwikkelingen in de haven beschreven en worden voorstellen gedaan om de budgetten, welke gereserveerd zijn voor de havenprojecten, anders in te zetten. Er wordt geen extra budget gevraagd, maar er wordt binnen de Bestuursopdracht met budget geschoven. De nieuwe projecten zijn:

- Ontwikkeling Maritiem Cluster;
- Human Capital;
- Ontwikkeling Nieuwe Diep.

De projecten kunnen op zowel de kwalitatieve criteria als de basisvoorwaarden uit het toetsingskader worden beoordeeld.

Wat zijn de financiële aspecten/risico's

Voor de financiering hebben de vier gemeenten € 15 miljoen beschikbaar gesteld. De provincie heeft tot een cofinanciering van € 15 miljoen besloten. De projecten opgenomen in het Jaarprogramma 2020-2e tranche passen binnen het budget.

Met wie is dit intern afgestemd?

De stuurgroep De Kop Werkt! heeft een centrale rol in het bewaken van de voortgang van de projecten en opstellen van de rapportages en jaarprogramma's. De portefeuillehouder Economie heeft namens de provincie zitting in deze stuurgroep. De stuurgroep wordt voorbereid door het kernteam van De Kop Werkt! welke bestaat uit ambtenaren van de 5 samenwerkende partijen.

Hoe heeft (burger)participatie plaatsgevonden?

Burgerparticipatie vindt plaats via de projecten.

Wanneer en hoe is over dit besluit gecommuniceerd?

Communicatie zal plaats vinden nadat alle raden van de Kop zijn geraadpleegd. Communicatie loopt via het programma van De Kop Werkt! De Kop Werkt heeft een eigen website: www.dekopwerkt.nl

Wanneer evalueren wij dit besluit?

Tweemaal per jaar krijgt u de verantwoording van de jaarprogramma's via halfjaarrapportages en jaarverslagen ter informatie.
De projecten worden aan het eind van de periode voorzien van een accountantsverklaring via de financiële verantwoording van de projecttrekkende gemeente. Dit zal in de loop van volgend jaar aan u worden aangeboden aan de hand van een Jaarverslag.
Op uw verzoek en van de gemeenteraden is een nulmeting gedaan ten behoeve van het meten van de economische en maatschappelijke Effecten van het programma. In 2021 zal een Economische en Maatschappelijke Effectenrapportage worden opgesteld. Deze zal in het najaar van 2021 aan u worden voorgelegd.

Wat is de link met Europa?

N.v.t.

Vervolgprocedure

Wij zullen gehoord hebbende uw opmerkingen, besluiten over het instemmen met het Jaarprogramma 2020-2e tranche.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

2 bijlagen:
Halfjaarrapportage en Jaarprogramma 2020-2e tranche
Toetsingskader projecten De Kop Werkt!

Halfjaarrapportage 2020 en jaarprogramma 2020, 2e tranche

Leeswijzer

Hieronder treft u het overzicht aan van de halfjaarrapportage 2020 en het jaarprogramma 2020, 2e tranche

Deze bijlage is een verkorte weergave van de projecten. Wilt u over de voortgang van een betreffend project of over de nieuwe projecten meer informatie? U kunt dan in de kolom Naam project op het project klikken om bij de achterliggende informatie te komen.

Een samenvatting van de voortgang van de projecten is opgenomen in het digitaal magazine.

HALFJAARRAPPORTAGE 2020

Nr.	Naam project	Omschrijving project	Totaal budget voor projecten Investeringslijst 2017 -2020 (30 mln euro)	Gevraagd budget tot en met 2020 (jaarprogramma 2017, 2018, 2019, 2020, 1e tranche)	Benodigd budget voor jaarprogramma 2020, 2e tranche	Uitgegeven tot en met 2019	Uitgegeven tot en met 1e halfjaar 2020	Nog beschikbaar aan te vragen budget voor 2020/2021	Besluit stuurgroep 22 okt. 2020 (halfjaarrapportage 2020) verschuiven gelden.	Opmerkingen projecten
	Bestuursopdracht Havensontwikkeling									
211	Ontwikkellocatie kade 43-46	Kade 43-46 betreft de ontwikkeling van een verbrede (mogelijk ISPS) kade nabij de zeehaven, achter de Moormanburg.	112.527	112.527		112.527	112.527	0		Zie oplegmemo BO Havens
212	Ontwikkellocatie Paleiskade 2 = Harssens I	Paleiskade 2 betreft de aanleg van een kade en terrein als "one stop supply base" voor de offshore operations and maintenance sector.	1.800.000	500.000		0	0	1.300.000		Zie oplegmemo BO Havens
213	Field Lab Maritieme drones	Realisatie van fysieke onderzoek en test faciliteiten voor het in de praktijk testen van maritieme drones.	300.000	300.000		156.875	300.000	0		Zie oplegmemo BO Havens
214	Haven Oude Zeug	Faciliteren van bedrijfsontwikkeling haven Oude Zeug.	62.473	50.000		5.355	16.265	12.473		Zie oplegmemo BO Havens
216	Marketingstrategie Maritime Maintenance & Offshore Logistics	Het project moet bijdragen aan de verbetering van de concurrentiepositie van de PoDH en overige havens in de Kop. De marketingstrategie is bedoeld om meer bedrijven gerelateerd aan de energiesector op de Noordzee naar de regio te halen.	400.000	400.000		146.667	150.366	0		Zie oplegmemo BO Havens
217/218	Vaststellen geluidsruimte en het nemen van geluidsmaatregelen	Onderzoek geluidsruimte en nemen van maatregelen voor een verdere ontwikkeling van de haven.	800.000	180.000		80.604	80.604	620.000		Zie oplegmemo BO Havens
219	Samenwerkende havens Kop van NH	Project betreft het vorm en inhoud geven aan samenwerking tussen de havens in de Kop van NH.	50.000	45.000		13.000	22.750	5.000		Zie oplegmemo BO Havens
221	Project Buitenveld	Verwerving en ontwikkeling strategische locatie tussen haven en Willemsoord.	1.000.000	1.000.000		0	0	0		Zie oplegmemo BO Havens
231	Building with nature	Bevorderen natuurkwaliteit in en om het Balgzand en het bevorderen van duurzame economische groei door creatie van ruimte in de haven van Den Helder voor havengerelateerde bedrijvigheid.	750.000	750.000		707.750	707.750	0		Zie oplegmemo BO Havens

Nr.	Naam project	Omschrijving project	Totaal budget voor projecten Investeringslijst 2017 -2020 (30 mln euro)	Gevraagd budget tot en met 2020 (jaarprogramma 2017, 2018, 2019, 2020, 1e tranche)	Benodigd budget voor jaarprogramma 2020, 2e tranche	Uitgegeven tot en met 2019	Uitgegeven tot en met 1e halfjaar 2020	Nog beschikbaar aan te vragen budget voor 2020/2021	Besluit stuurgroep 22 okt. 2020 (halfjaarrapportage 2020) verschuiven gelden.	Opmerkingen projecten
	Bestuursopdracht Match 2020									
	Uitvoering BO Aansluiting Onderwijs Arbeidsmarkt (Match2020) sectorplannen:									
611	Uitvoering BO Match2020	Met het opstellen en uitvoeren van sectorplannen voor de vier sectoren wordt invulling gegeven aan het stimuleren van de regionale arbeidsmarkt en het daarin tot stand brengen van een optimale afstemming van vraag en aanbod.	**1.530.000**	**1.530.000**		**855.647**	**951.985**	**0**		Afronding eind 2021
613	Plan voor de Sector ZORG									
614	Plan voor de Sector AGRI									
615	Plan voor de Sector Maritiem, Offshore									
617	Plan voor de Sector Toerisme									
	Overige projecten binnen BO aansluiting onderwijs arbeidsmarkt:									
612 en 618	Campagne arbeidsmarktcommunicatie (incl. Carrieres in de Kop)	Met arbeidsmarktcommunicatie moet de Kop van Noord-Holland worden neergezet als aantrekkelijker leer- en werkregio. Het onderdeel Carrières in de Kop is samengevoegd met het project Arbeidsmarktcommunicatie.	**750.000**	**750.000**		**158.465**	**463.530**	**0**		Loopt door t/m 2024

Nr.	Naam project	Omschrijving project	Totaal budget voor projecten Investeringslijst 2017 -2020 (30 mln euro)	Gevraagd budget tot en met 2020 (jaarprogramma 2017, 2018, 2019, 2020, 1e tranche)	Benodigd budget voor jaarprogramma 2020, 2e tranche	Uitgegeven tot en met 2019	Uitgegeven tot en met 1e halfjaar 2020	Nog beschikbaar aan te vragen budget voor 2020/2021	Besluit stuurgroep 22 okt. 2020 (halfjaarrapportage 2020) verschuiven gelden.	Opmerkingen projecten
	Bestuursopdracht Destinatiemarketing									
711	Uitvoering marketingstrategie	Aan de hand van een toeristisch regioprofiel wordt een marketingstrategie bepaald en in de periode 2017-2020 worden diverse campagnes gevoerd.	**1.600.000**	**1.600.000**		**1.062.625**	**1.290.259**	**0**		Afgerond eind 2020
	Bestuursopdracht Regionaal Ambitiedocument									
111	Revitalisering De Koog/Planet Texel	Project betreft een revitalisering van De Koog (aanpassingen in Dorpsstraat, Kop van Zuid en Rondje De Koog en aanpassingen openbare ruimten).	**1.500.000**	**1.500.000**		**1.022.212**	**1.500.000**	**0**		Project is afgerond
121	Opwaarderen Dorpsplein Huisduinen	Herinrichting van het Dorpsplein.	**350.000**	**350.000**		**10.000**	**26.975**	**0**		Afronding eind 2e kwartaal 2021
122	Gebiedsontwikkeling Huisduinen - Verbinding zee-strand Huisduinen	Aanleg van een strandopgang voor een verbetering van de bereikbaarheid van het strand.	**100.000**	**100.000**		**2.930**	**14.055**	**0**	Vraag extra budget: 150.000 euro via overheveling budget uit projectnr. 141 verbetering Zanddijk en verzoek extra 100.000 euro uit DKW!	1e kwartaal 2021
131	Versterken ligging aan zee/Voorhoedeproject	Multifunctioneel ruimtegebruik op de dijk door realisering van een icoon/kunstwerk.	**1.000.000**	**1.000.000**		**60.940**	**135.517**	**0**		Voorbereiding 2020, uitvoering 2021
151	Revitalisering Groote Keeten	Aanpassing openbare ruimte omgeving Dorpsplein Groote Keeten.	**371.779**	**371.779**		**371.779**	**371.779**	**0**		Project is afgerond
161	Gebiedsvisie Sint Maartenszee	Vanuit de gebiedsvisie Sint Maartenszee is gekozen om het project "verkeersveiligheid/uitstraling Belkmerweg/ Westerduinweg/ Zeeweg" en "verleggen voetpad Zeeweg" uit te voeren.	**250.000**	**250.000**		**0**	**0**	**0**		Afronding najaar 2021
171	Onderzoek Petten Energy & Health	Het project betreft een totale gebiedsontwikkeling. Concrete projecten zijn voorzieningen tbv EHC, toegankelijkheid terrein, informatiecentrum, receptiegebouw en/of een incubatorgebouw.	**1.628.221**	**1.628.221**		**190.932**	**279.788**	**0**		Loopt door na 2020.
192	Identity Matching	Doel van het project Identity Matching is om met concrete projecten de (toeristisch-) economische attractiviteit van de kustplaatsen te versterken.	**260.000**	**260.000**		**172.066**	**172.066**	**0**		Geen format ingediend
310	Waddenbaai	Ontwikkeling van een Waddenbelevingsroute met drie concrete projecten. Tevens betreft hjet project het opstarten van een interbestuurlijk gebiedsproces voor de Waddenbaai.	**500.000**	**500.000**		**470.000**	**487.538**	**0**		Deelproject Uitkijktoren Balgzand wordt 2021, overige 2020 gereed.
411	Huisvesting arbeidsmigranten	Fatsoenlijke huisvesting van buitenlandse werknemers moet invulling geven aan dit project.	**100.000**	**87.700**		**67.196**	**67.196**	**12.300**		Afgerond in 2021
421	Verduurzamingonderzoeken agrarische sector	Inventarisatie van oplossingsrichtingen en de vertaling naar concrete projecten voor de gevolgen van de reductie van uitstoot van CO2 uit de glastuinbouw.	**50.000**	**50.000**		**11.400**	**27.870**	**0**		Eind 2020 afgerond
431	Gezond lokaal voedselprogramma	Met twee verschillende projecten wordt ingezet op het vergroten van de marktkansen voor streekproducten.	**50.000**	**50.000**		**50.000**	**50.000**	**0**		Project is afgerond.
441	Versterking IJsselmeerkustbeleving	Aanleg recreatieve voorzieningen langs de IJsselmeerkust i.v.m. versterking van de IJsselmeerkustbeleving.	**505.000**	**505.000**		**98.228**	**247.976**	**0**		Afronding eind 2021
512	Dorpsontwikkeling Oudesluis	Uitvoering van het dorpsontwikkelplan Oudesluis.	**500.000**	**500.000**		**500.000**	**500.000**	**0**		Project is afgerond.

Nr.	Naam project	Omschrijving project	Totaal budget voor projecten Investeringslijst 2017 -2020 (30 mln euro)	Gevraagd budget tot en met 2020 (jaarprogramma 2017, 2018, 2019, 2020, 1e tranche)	Benodigd budget voor jaarprogramma 2020, 2e tranche	Uitgegeven tot en met 2019	Uitgegeven tot en met 1e halfjaar 2020	Nog beschikbaar aan te vragen budget voor 2020/2021	Besluit stuurgroep 22 okt. 2020 (halfjaarrapportage 2020) verschuiven gelden.	Opmerkingen projecten
513	Dorpsplan Wieringerwerf	Verbeteren leefbaarheid in Wieringerwerf met als concrete projecten de verplaatsing van brandweerkazerne, ambulancepost en politiebureau en nieuwbouw van de gemeentewerf.	400.000	400.000		400.000	400.000	0		Voor project 513 en 514 is 1 format gebruikt. Project is afgerond
514	Dorpsontwikkelplan Wieringerwerf	Verbeteren leefbaarheid in Wieringerwerf met als concreet proejct: aanleg geluidwal.	400.000	400.000		0	0	0		Afronding tweede helft 2021
516	Regionale visie verblijfsrecreatie / regionale detailhandelsvisie	Het project is gericht op de vitaliteit van de verblijfsrecreatie. De op te stellen vitaliteitsscan levert input op voor het vervolgproject "Revitaliseringsfonds Verblijfsrecreatie".	100.000	50.000		49.806	49.806	50.000		Project is afgerond. Vrijvallend 50.194,--
517	Revitaliseringsfonds Verblijfsrecreatie	Op basis van de uitkomsten uit de vitaliteitsscan wordt in dit project aan de slag gegaan met het revitaliseren van de 120 onderzochte parken aan de hand van 5 actielijnen en 14 instrumenten.	1.400.000	1.400.000		175.691	154.245	0		Afronding eind 2021
521	Vrijkomende agrarische bebouwing	Een verbetering van de bereikbaarheid ter ondersteuning van de sociaaleconomische ontwikkelingen in de Kop van NH. Vijf concrete projecten zijn in het Investeringsprogramma benoemd.	100.000	100.000		15.072	57.064	0		Afronding eind 2021

Nr.	Naam project	Omschrijving project	Totaal budget voor projecten Investeringslijst 2017 -2020 (30 mln euro)	Gevraagd budget tot en met 2020 (jaarprogramma 2017, 2018, 2019, 2020, 1e tranche)	Benodigd budget voor jaarprogramma 2020, 2e tranche	Uitgegeven tot en met 2019	Uitgegeven tot en met 1e halfjaar 2020	Nog beschikbaar aan te vragen budget voor 2020/2021	Besluit stuurgroep 22 okt. 2020 (halfjaarrapportage 2020) verschuiven gelden.	Opmerkingen projecten
530	Bereikbaarheid netwerkkwadrant:							0		
531	Opstellen en uitvoeren bereikbaarheidsplannen en kosten programmamanager	Een verbetering van de bereikbaarheid ter ondersteuning van de sociaaleconomische ontwikkelingen in de Kop van NH. Vijf concrete projecten zijn in het Investeringsprogramma benoemd.	100.000	300.000		336.661	109.336	-200.000		Loopt door na 2021
532	ICT gestuurd mobiliteitssysteem		1.000.000	452.000	0		226.387	548.000		
533	Ongelijkvloerse aansluitingen A9-N9-Den Helder		2.500.000	512.000	0	24.000	139.942	1.988.000		
534	Oost-West verbinding Stolpen-Medemblik		2.500.000	502.000	0	137.250	141.881	1.998.000		
535	Versterking N250 (Texel-knooppunt De Kooy)		1.000.000	458.000	0	105.063	234.963	542.000		
536	Vaste oeververbinding Burgervlotbrug		1.000.000	222.000	0	91.425	98.650	778.000		
542	Vaarroutenetwerk Kolhorn	Om het vaarroutenetwerk in de Kop van NH te versterken is een aantal projecten voor knooppunt Kolhorn opgenomen in het programma.	215.000	215.000		194.129	202.301	0		Afronding eind 2021
543	Vaarroutenetwerk Amstelmeer - IJsselmeer	Om het vaarroutenetwerk in de Kop van NH te versterken is een aantal projecten voor de vaarroute Amstelmeer - IJssemeer opgenomen in het programma.	1.530.000	1.530.000		137.192	176.363	0		Afronding eind 2021
								0		

Nr.	Naam project	Omschrijving project	Totaal budget voor projecten Investeringslijst 2017 -2020 (30 mln euro)	Gevraagd budget tot en met 2020 (jaarprogramma 2017, 2018, 2019, 2020, 1e tranche)	Benodigd budget voor jaarprogramma 2020, 2e tranche	Uitgegeven tot en met 2019	Uitgegeven tot en met 1e halfjaar 2020	Nog beschikbaar aan te vragen budget voor 2020/2021	Besluit stuurgroep 22 okt. 2020 (halfjaarrapportage 2020) verschuiven gelden.	Opmerkingen projecten
	Overige projecten							**0**		
141	Verbetering Zanddijk		**150.000**					**150.000**	Vrijvallend 150.000. Overheveling naar project 122 strandopgang Huisduinen.	
181	Herontwikkeling Petten Zuid		**0**					**0**		
191	Regionaal Uitvoeringsprogramma Noordzeekust		**50.000**					**50.000**		vrijvallend 50.000,--
193	Recreatief routenetwerk		**25.000**					**25.000**		v rijvallend 25.000,--
511	Vestigingsmilieus		**50.000**	**25.000**			**25.000**	**25.000**		vrijvallend 50.000,--
515	Levensloopbestendig en verduurzamen bestaande woningen		**800.000**				**0**	**0**		Voorstel in Stuurgroep 17 dec. 2020.
541	Groen blauw netwerk		**10.000**					**10.000**		vrijvallend 10.000,--
911	Regionale Omgevingsvisie		**50.000**					**50.000**		Na afronding RegioAkkoord, RAD 2.0 en nieuwe samenwerkingsagenda.
	Overige									
	Evenementen Sail		**200.000**	**200.000**		**200.000**	**200.000**	**0**		Project is afgerond
	Onvoorzien		**100.000**				**100.000**	**100.000**		post onvoorzien 100.000,--
	Totalen		**30.000.000**							
				21.136.227	**0**	**8.193.487**	**10.292.734**	**8.063.773**		
		JAARPROGRAMMA 2020, 2E TRANCHE								
	Bestuursopdracht Havensontwikkeling		**Benodigd budget**							
	Ontwikkeling Maritiem Cluster	Onderzoek en verkenning ontwikkeling Maritiem Cluster	**500.000,00**							De benodigde budgetten komen uit vrijvallende budget binnen de Bestuursopdracht havensontwikkeling.
	Human Capital	Uitwerking Regiodeal programmalijn Human Capital	**200.000,00**							
	Ontwikkeling Nieuwe Diep	Ontwikkeling kade het Nieuwe Werk	**2.400.000,00**							

Bijlage: Samenwerkingsovereenkomst voor de uitvoering van het programma De Kop Werkt!

Toetsingskader projecten De Kop Werkt!

Voor de uitvoering van het programma De Kop Werkt! dient te worden bepaald op basis van welke criteria projecten beoordeeld worden. De wijze van toetsing van de projecten dient daarom onderdeel te zijn van de samenwerkingsovereenkomst die wordt ondertekende door de partijen.
Het proces van projectbeoordeling waarborgt de zorgvuldigheid die in relatie tot ieder afzonderlijk projectvoorstel maar vooral ook tot de onderlinge en regionale samenhang in acht dient te worden genomen. Dit is in dit toetsingskader nader uitgewerkt.

Het programma De Kop Werkt! is een meerjarig regionaal programma. De programmatische benadering houdt een werkwijze in waarbij de aard en kwaliteit van de projecten dienen bij te dragen aan de totale invulling en doelstellingen van het programma en de bijbehorende bestuursopdrachten. Het toetsingskader heeft als uitgangspunt dat de projecten een samenhangend geheel moeten vormen en is geformuleerd op basis van (vooral) kwalitatieve criteria om te komen tot een projectbesluit. Daarnaast zijn een aantal basisvoorwaarden geformuleerd waaraan een projectvoorstel moet voldoen. Alle projecten worden beoordeeld op zowel de kwalitatieve criteria als de basisvoorwaarden.

Doelstellingen programma
Ieder project dient te onderbouwen dat het voldoet aan de hoofd- en subdoelstellingen van het programma De Kop Werkt!.

<u>Hoofddoelstelling</u>
Het hoofdcriterium voor een projectbesluit is af te lezen aan de hoofddoelstelling waaraan projecten moeten bijdragen: *Verbetering van het woon-, werk- en leefklimaat in de regio Kop van Noord-Holland.*

<u>Subdoelstellingen</u>
De hoofddoelstelling is gespecificeerd aan de hand van een aantal subdoelstellingen:
- Versterken van het ruimtelijk-economische klimaat van de Kop;
- Versterken van de kwaliteiten op regionale schaal;
- Realisatie van het toekomstperspectief, zoals is weergegeven in het Regionaal Ambitiedocument.

Scanpagina 1 van 4

De hoofddoelstelling en subdoelstellingen zijn bepaald op basis van het Regionaal Ambitiedocument waarin een toekomstperspectief is geschetst dat richting geeft aan de samenhang, kansen en opgaven op regionale schaal. Het biedt zo bouwstenen om te komen tot een gezamenlijk gedragen koers en kader in ruimtelijk ordeningsbeleid, gebaseerd op bestaande en te versterken kwaliteiten. Het toekomstperspectief is vertaald in ambities en concrete acties.

Subdoelstellingen per bestuursopdracht

Het Regionaal Ambitiedocument vormt de kapstok voor de regionale samenwerking en verbindt daarmee de verschillende bestuursopdrachten. Tussen de bestuursopdrachten zijn grote verschillen in het type projecten. Om de beoordeling van projecten transparant te maken is per bestuursopdracht een aantal criteria opgesteld waaraan de projecten dienen te voldoen binnen de betreffende bestuursopdracht. Ieder project dient te voldoen aan alle criteria van de bestuursopdracht waarbinnen de uitvoering plaatsvindt.

<u>Projecten binnen de bestuursopdracht Regionaal Ambitiedocument</u>

- Bijdrage aan de ambities binnen het regionale 'frame' waar het project betrekking op heeft en het bijbehorende toekomstbeeld

<u>Projecten binnen de bestuursopdracht Havensontwikkelingen</u>

- Bijdrage aan werkgelegenheid
- Behoud van kennis in de regio
- Aansluiting bij onderling versterkende projecten en de relevante economische- en havenvisies van zowel de regio, provincie als het Rijk

<u>Projecten binnen de bestuursopdracht Aansluiting Arbeidsmarkt en Onderwijs</u>

- Bijdragen aan een gezonde regionale arbeidsmarkt
- Aanbieden van opleidingen in de regio
- Opheffen van de verwachte mismatch tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt in 2020
- Stijging van het Bruto Regionaal Product van 15,8 miljard in 2010 naar 18,2 miljard in 2020

<u>Projecten binnen de bestuursopdracht Destinatiemarketing</u>

- Een betere en herkenbare toeristische positionering van de regio
- De vindbaarheid van het bestaande aanbod verbeteren
- Vergroten aantal (verblijfs)bezoekers, verblijfsduur en bestedingen in de regio

Basisvoorwaarden projectvoorstellen
Naast de inhoudelijke criteria wordt bij de beoordeling van een project ook getoetst op een aantal basisvoorwaarden waaraan voldaan moet worden. Deze voorwaarden geven uitdrukking aan de minimale eisen die gelden voor een projectvoorstel. Aan de volgende eisen moet zijn voldaan:

- De projecten dienen te voldoen aan de afspraken zoals vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst, waar dit toetsingskader onderdeel van uitmaakt.
- De uitvoering van het programma – en dus ook de projecten binnen het programma - moeten te allen tijde verenigbaar zijn met geldend (Europees, nationaal, provinciaal, regionaal en lokaal) overheidsbeleid en de daaraan verbonden wet- en regelgeving.
- Voor alle projecten heeft vooraf overleg plaats gevonden tussen partijen en binnen de hiervoor bestaande bestuurlijke platforms en wordt overeenstemming bereikt tussen partijen om er zorg voor te dragen dat het project voldoet aan geldend lokaal, regionaal en provinciaal beleid.
- Om tot besluitvorming te kunnen komen is voor alle projecten een volledig ingevulde projectformat aanwezig waarin duidelijk staat beschreven op welke wijze het project wordt gedefinieerd, georganiseerd, begroot, gefinancierd en bijdraagt aan de regionale doelstellingen.
- De periode van uitvoering van het project ligt binnen de uitvoeringsperiode van het programma, inclusief het verrichten van alle betalingen binnen het project.
- Er kan geen overschrijding zijn van de vooraf vastgestelde projectkosten.
- De bedragen genoemd in een format zijn maximale kosten. Alle partijen zijn in beginsel compensatiegerechtigd voor de btw en komen overeen zich maximaal te zullen inspannen om de btw geen onnodige kostenpost te laten vormen. In het projectformat dient nader te worden toegelicht hoe wordt omgegaan met de btw.
- Beheer en onderhoud maken geen onderdeel uit van de projectkosten. Voor beheer en onderhoud van projecten worden waar nodig afzonderlijk afspraken gemaakt door de verantwoordelijke partijen. In het projectformat dient te worden beschreven hoe het beheer en onderhoud op een duurzame wijze is geborgd (financieel en organisatorisch) voor de komende jaren.
- Projecten binnen de bestuursopdracht Regionaal Ambitiedocument en Havensontwikkelingen dienen altijd een fysieke weerslag te hebben. Onderzoek en verkenningen zijn alleen mogelijk indien ze onderdeel zijn van een projectaanpak wat resulteert in daadwerkelijk fysieke investeringen.
- Het verlenen van een financiële bijdrage vanuit het programma is noodzakelijk voor de realisatie van het project. Daarbij is getoetst of het project mogelijk voor andere subsidie- of financieringsregelingen in aanmerking kan komen, waarbij met name gekeken wordt naar koppelingen met het Waddenfonds. Hierbij mag in principe geen sprake zijn van ongewenst stapelen waarbij partijen dubbel belast worden. Als hierdoor een vliegwiel effect ontstaat kan hierop een uitzondering worden gemaakt. Hierover dient vooraf overeenstemming te zijn bereikt tussen de betrokken partijen voordat een project kan worden ingediend.

- Het project betreft nieuwe activiteiten. Een projectvoorstel voor een vervolg van reeds uitgevoerde activiteiten (zonder verruiming van de werkingssfeer) is uitgesloten evenals voor reguliere activiteiten en verantwoordelijkheden van de projectuitvoerder of andere betrokkenen.
- Bij elk project wordt (indien van toepassing) aangegeven op welke wijze er borging van participatie heeft plaatsgevonden. Burgers dienen te zijn geïnformeerd en geraadpleegd, daar waar nodig bovengemeentelijk.
- Bij elk project wordt aangegeven op welke wijze het bijdraagt aan het verbeteren van duurzaamheid.
- Bij elk project wordt aangegeven op welke wijze het bijdraagt aan de werkgelegenheid in de regio.
- Bij elk project wordt (indien van toepassing) aangegeven op welke wijze het bijdraagt aan de verbetering van de infrastructuur en/of mobiliteit.
- Bij elk project wordt aangegeven op welke wijze het bijdraagt aan de leefbaarheid in de regio.

Uitzonderingen:

1. Het project Sail 2017 – zie bijlage 1 van de SOK– valt niet onder het toetsingskader.

2. De post 'onvoorzien Provincie Noord-Holland' valt niet onder het toetsingskader

Van: [redacted]
Verzonden: zaterdag 17 oktober 2020 19:27
Aan: Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>;
Onderwerp: Wetenschappelijke onderbouwing waarom Tata IJmuiden een sterfhuis is.

Geachte benoemde en beëdigde bestuurders,
Geachte gekozen en beëdigde volks vertegenwoordigers,

Geachte griffie gaarne deze email als ingekomen stuk behandelen.

U hebt allen direct en indirect een verantwoording namens de maatschappij inzake Tata IJmuiden.

Aangehecht is een uitstekend wetenschappelijk journalistiek onderzoek van de Telegraaf journalist Edwin van der Schoot .Dit geeft een zeer heldere wetenschappelijke onderbouwing waarom Tata IJmuiden al jarenlang een sterfhuis is.

Het geeft op wetenschappelijke basis aan hoe de staal productie verschoven is van het hoge lonen land Nederland naar lage lonen landen. Nederland produceert nu nog maar 0.56 % van de wereld vraag naar staal in een sterk neergaande trend , uiteraard is de productie in hoge lonen land IJmuiden in steeds toenemende mate steeds zwaarder verlies latend.

De Hoogovens in IJmuiden zijn vlak na de 1e wereld oorlog naar Oostenrijks voorbeeld gebouwd ,het zogenaamde Linz Donau principe. Na de 2e wereldoorlog zijn de Hoogovens met Marshall hulp en Nederlandse staatssteun hersteld van de oorlog schade. Daarna zijn de Hoogovens in de basis niet meer gemoderniseerd. De fabrieken en gebruikte technieken zijn nog bijna allemaal uit de periode van wederopbouw na de 2e wereldoorlog . De Nederlandse staat heeft al in de jaren zestig besloten dat de Hoogovens in IJmuiden voor Nederland niet meer strategisch waren en deze " van de hand gedaan " aan Hoechst.
De samen werking met Hoechst is mislukt omdat de Hoogovens kortgezegd verouderd waren en het te grote investeringen vereiste om deze te moderniseren. Zoals u allen bekend zijn daarna de lamme en de blinde samen gegaan (fusie Hoogovens met Britisch Steel) ook in deze periode is er geen geld geweest voor de hoognodige modernisering. In 2007 is het Indiase Tata eigenaar geworden voor EUR 10 miljard. Tata Steel heeft ook geen cent geïnvesteerd in de hoognodige modernisering. In een mislukte noodgreep is door India geprobeerd IJmuiden te fuseren met Thyssen Krupp . Na het afblazen van deze laatste kans om IJmuiden over te doen aan derde ,heeft als resultaat anno 2020 Tata India haar investering in Hoogovens/British steel geheel afgeschreven tot nul (!) euro. Ze heeft bij deze algehele afschrijving van de investering van 10 miljard euro de aandeelhouders van haar aan internationale effecten beurzen genoteerde top holding beloofd geen cent meer in Hoogovens/British Steel te zullen stoppen.

De accountant PWC heeft daarop gewaarschuwd voor het voorbestaan van Hoogovens /British Steel omdat beiden zwaar verlies latend zijn en zonder steun van de moeder in India niet aan hun betaling verplichtingen kunnen blijven voldoen en daarom op termijn surseance van betaling zullen moeten aanvragen.

Tata India zit zelf mede vanwege corona en andere issues waaronder een aandeelhouders ruzie in geldnood en plukt als een ware sprinkhaan Hoogovens totaal kaal om geld voor India bij elkaar te schrapen. Werkelijk iedere cent wordt uit IJmuiden weg gezogen. Op legale maar met name ook illegale wijze.

Onder tussen schrijft de ODNZG op 30 september 2020 in een rapport dat de fabrieken in IJmuiden " versleten " zijn en op veel punten niet over de juiste vergunningen beschikken.

Deze volgens de ODNZG " versleten " fabrieken zijn enorm vervuilend . Het ministerie ILT heeft het over het slechtste jongetje van de klas in Nederland.

Wat doet onze eigen GS in een rechtszaak aangespannen door het ministerie ILT tijdens een zitting . Onze eigen GS " duikt weg/kijkt weg/en praat goed " dat Tata het slechtste jongetje in de klas is in Nederland wat betreft vervuiling. (zie aangehechte brief van 16 oktober 2020 van de Dorpsraad aan GS)

GS sluit haar ogen voor de realiteit : Tata India heeft haar miljarden investering in IJmuiden geheel afgeschreven tot nihil. Heeft haar aandeelhouders belooft geen cent meer in IJmuiden te investeren en waar mogelijk haar verlies op de investering in IJmuiden te verkleinen door geld terug te halen. Dan is er dus sprake van een sterfhuis.

Tata India gaat zelf de stekker er niet uit trekken ,zij gaan verder met steeds meer vervuilen met haar volgens de OD " versleten " fabriek in IJmuiden om zo ieder dubbeltje er nog uit te persen voor India. Management in IJmuiden werkt hier volop aan mee in ruil voor toren hoge bonussen.

India wacht tot GS de stekker eruit trekt.

De omgeving wordt exponentieel steeds erger vergiftigd omdat India weigert geld beschikbaar te stellen voor (achterstallig)onderhoud. De omgeving roept GS op om haar verantwoording te nemen en tegen India te zeggen : India stel nu geld beschikbaar om de fabriek IJmuiden aan de milieu en veiligheid eisen te laten voldoen en anders trekken wij met onmiddellijke ingang de vergunning in.

Het is gewoon niet ok dat dat GS iedere verantwoordelijkheid naar de omgeving uit de weg blijft gaan , door zelfs in de rechtszaak aangespannen door ons eigen ministerie ILT te blijven wegduiken ,weg kijken en goed praten.

Dit was de kans geweest voor GS om ILT de schuld te kunnen geven dat de vergunning wordt ingetrokken. Nu dat deze gemiste kans middels juridische spitsvondigheden van GS vakkundig om zeep is geholpen. Is de bal nu volledig bij GS komen liggen. In jargon " lekker dom " van GS.

De omgeving roept GS op alsnog haar verantwoording in deze sterfhuis constructie te nemen en de vergunning in te trekken.

Mag ik van u vernemen?

Met verschuldigde hoogachting,

[redacted]



PODCAST

Het rampenjaar 2020: wordt het nog erger?

Pas in 2023 is de economie terug op het niveau van voor corona, verwacht Rabobank. Het tweedegolfscenario van het Centraal Planbureau is nog zwartgalliger. Houd ook het jaar daarop rekening met een tweede recessie. Wat voor impact heeft de 'Lockdown Light' op onze economie en wat staat ons te wachten na dit rampenjaar? Dat bespreken Martin Visser en Kamerac Ullah in een nieuwe aflevering van Beestje van Crestron. Tijdens de tweede lockdown kunnen ondernemers niet automatisch meer rekenen op de steun van banken. Volgens Visser is die timing ongelukkig, maar begrijpelijk. En tot slot: hoe diep zijn de zakken van minister Hoekstra?



ONDERZOEK

Blik op lagere spaartaks

Het kabinet gaat mensen die vinden dat ze te veel spaartaks hebben betaald niet compenseren. Staatssecretaris Vijlbrief (Financiën) gaat wel onderzoeken of er een variant mogelijk is. De spaartaks, de belasting die mensen over hun vermogen betalen, ligt al jaren onder vuur. Omdat de spaarrente de laatste jaren naar nul of bijna nihil is gedaald, leren nonstop mensen door de vermogensbelasting zelfs in op hun spargeld. Vijlbrief denkt aan een 'tegenhewijsregeling. Mensen van wie het vermogen bijna of helemaal uit spargeld bestaat betalen dan minder belasting, bijvoorbeeld oudere mensen die zelf voor hun pensioen hebben gespaard.

OP DE BEURSVLOER

Fraaie plussen na gunstig macro- en bedrijfsnieuws

De AEX sloot vrijdag 1,4% hoger op 560,18 punten. Arcelor Mittal klom 3,5% op nieuwe dat de staaltak van het Duitse ThyssenKrupp in de belangstelling zou staan van Liberty Steel. Op Wall Street deden beleggers zich over de tekenstelling heen dat de Republikeinen en Democraten waarschijnlijk het raadsel aan. De Dow Jones-index steeg 0,4%, terwijl technische Nasdaq 0,4% daalde. Meevallende cijfers over de detailhandelsverkopen en het consumentenvertrouwen in de VS gaven steun aan de beursvandel. Gunstige bedrijfsberichten, waaronder Pfizers verwachting eind november in de VS één aanvraag voor een vergaande goedkeuring van zijn coronavaccin in te dienen, droegen ook bij aan het positieve sentiment. De beurskoers van de farmaceut steeg 3,9%. Daarnaast zetten beleggers zich over de tekenstelling heen dat de Republikeinen en Democraten waarschijnlijk het raadsel aan. De Dow Jones-index steeg 0,4%, terwijl technische Nasdaq 0,4% daalde. Meevallende cijfers over de detailhandelsverkopen en het consumentenvertrouwen in de VS gaven steun aan de beursvandel. Gunstige bedrijfsberichten, waaronder Pfizers verwachting eind november in de VS één aanvraag voor een vergaande goedkeuring van zijn coronavac-

VOLKSREPUBLIEK OVERSPOELT DE WERELDMARKT

China's IJZEREN greep op de staalmarkt



Coronacrisis of niet, de Chinese staalproductie zit alweer op nieuwe records. Liefst 61% van alle wereldwijd geproduceerde staal komt uit de volksrepubliek, gemaakt tegen flinterdunne marges. Voor Europese staalfabrikanten, zoals Tata Steel in IJmuiden, is het al jaren vechten tegen de bierkaai.

door **Edwin van der Schoot**

Als de Chinese leider Deng Xiaoping in oktober 1978 een acht dagen durend bezoek aan Japan brengt, toont hij zich tijdens een rondleiding onder de indruk van de hoogovens van Nippon Steel. De staalindustrie is een symbool van de wederopbouw van Japan na de Tweede Wereldoorlog.

Het historische bezoek van Deng staat in het teken van verzoening met de voormalige vijand. De Japanners, dan nog vol zelfvertrouwen dat zij hun voorsprong kunnen vasthouden, zeggen Deng toe te helpen met het bouwen van hoogovens in China. Het land is er twee jaar na het overlijden van Mao economisch niet best aan toe. Deng wil daar met een gericht beleid en met het voorzichtig openstellen van het land voor buitenlandse investeringen verandering in brengen. De staalindustrie is onderdeel van zijn beleid, dat de volkseconomie in de komende decennia van hoge economische groeicijfers zal opleveren.

Zakendoen met China kan vanaf dan. Je betaalt ervoor met kennisoverdracht. Ook de Koninklijke Hoogovens zien er wel brood in. In 1977 richt het bedrijf een projectbureau op om de lokaal opgedane kennis in house en onderhoud van hoogovens wereldwijd te vermarkten. Oud-directeur Piet Joustra beschrijft in zijn proefschrift uit 1981 hoe de mondiale staalmarkt in het kielzog van de oliecrises jarenlang aanpor gevoelde, slechts 1 tot 2% per jaar. Tot de eintree van China en andere opkomende economieën. Voor de westerse staalbedrijven is het een welkome extra inkomstenbron om hun kennis te vermarkten en die economieën te helpen eigen hoogovens te bouwen. „Het was duidelijk dat de regering daar de staalindustrie enorm stimuleerde. Dat waren pleisterige opdrachten", herinnert Joustra zich desgevraagd.

Het projectbureau, in middels verkocht aan de Italiaanse Danieli Group, voert veel opdrachten uit, tot de Chinezen het truc je zelf on der de knie hebben. In 2011 verdubbelden twee be stuurders van het projectbureau aan DFT dat hun kostbare procescomputer die de temperatuur en samenstelling van staal exact kon meten, DIRC geheten, Chinese concurrentie had gekregen. Dat systeem heette letterlijk 'Copy DIRC'. De Chinese markt ging daarna grotendeels dicht voor de Nederlanders.

„De Chinese staalindustrie kon werken met de vijfjarenplannen van de overheid, en werd vaak gesponsord", zegt Tsvi Vinig, economist en werkzaam aan de Universiteit van Amsterdam. „In tegenstelling tot de Amerikaanse en Europese staalindustrieën, die de vrije markt als uitgangspunt kennen."

Vogelnest

Casper Burgering, sectormanager bij ABN Amro en gespecialiseerd in metaal en grondstoffen, concludeert dat Deng Xiaopings wensen niet meteen waren ingelost: „De echte omslag in China komt pas in 2001." In dat jaar wordt het land lid van wereldhandelsorganisatie WTO, en worden de Olympische Spelen aan Peking toegewezen. Burgering: „Staal is dan heel belangrijk, want de Spelen moeten een visitekaartje worden. Denk aan het nationale olympisch stadion, het 'vogelnest', waar tonnen staal in verwerkt zijn. Vanaf dat moment gaat alle lijntje stijl omhoog."

Na de Zomerspelen van 2008 is ook iets anders zichtbaar, als de financiële crisis de wereldeconomie raakt en de vraag naar staal inzakt. Burgering: „De Chinese productie herstelt heel snel, met stimulus. De overheid wil geen sociale onrust, en heeft er belang bij de mensen aan het werk te houden." Dankzij de patronen ziet hij nu weer, tijdens corona: „Terwijl de VS nog duidelijk minder produceren, en Europa nog krimpt, zit China al boven het niveau van voor de coronacrisis."

Marktaandeel

Dat wordt bevestigd door cijfers van zakenbank UBS. In augustus produceerde de wereld 156 miljoen ton staal. Daarvan kwam 84 miljoen ton uit China, 6,4% meer dan twaalf maanden eerder. De rest van de wereld zat juist nog op 9,2% minder ten opzichte van augustus 2019. In totaal is China daarmee goed voor een bijzar hoog marktaandeel van 61%. UBS concludeert ook dat de prijzen van staal nog altijd zwaar onder druk staan.

Ter vergelijking: de twee hoogovens en 11.000 personeelsleden uit IJmuiden produceren ongeveer 0,6 miljoen ton staal per maand, goed voor minder dan een half procent van de wereldproductie.

Volgens hoogleraar Bob de Wit van The Hague Centre for Strategic Studies, die in 2019 De Nieuwe wereldorde: hoe China stuipondersteje de macht overneemt schreef, moeten we niet vergeten dat „China niet alleen de werkplaats van de wereld is, maar dat ook simpelweg bijna een op de vijf mensen een Chinees is." Met andere woorden: de binnenlandse markt is ook groot. Wel is het belt & Road-initiatief, de nieuwe zijderoute waarbij China spoorlijnen en havens aanlegt en overneemt op de route naar Europa, "bedacht om het surplus aan industriële productie af te zetten in de rest van de wereld". „De staalindustrie lijkt mij van dat initiatief te profiteren."

Slechts 6 tot 14% van het Chinese staal vond het afgelopen decennium jaarlijks via export kopers in het buitenland. De grootste klant blijft de binnenlandse bouw. De import op de wereldwijde prijsvorming is echter groot, wat de VS ertoe aanzette om een importheffing van 25% in te stellen op staal. In 2018 nam ook Brussel maatregelen. Al gaan die de Europese staalbedrijven, die kampen met relatief hoge energie- en loonkosten, nog altijd lang niet ver genoeg.

Ook het Nederlandse Hoogovens – sinds 2007 Tata Steel Nederland – ontkomt niet aan de jarenlange prijsdruk. „Als ik naar de hoogovens kijk, zie ik niet veel toekomst meer", zei DFT-columnist en buitengewoon hoogleraar Jaap van Duijn recent. „Het bedrijf is actief in een sector met overcapaciteit die wordt gedomineerd door Chinezen." Volgens de econoum is de staalindustrie vooral een risicogeworden, zowel financieel als op milieugebied.

Slaagde IJmuiden er deze eeuw nog in om vrijwel elk jaar winst te maken, in het boekjaar 2019/2020 gaat het mis. De omzet daalt van €5,4 miljard naar €4,7 miljard. Het nettoverlies van €125 miljoen van het boekjaar tot en met 31 maart 2020 komt nog niet door corona. Uitmiddeld, dat maar een kleine thuismarkt heeft, lijdt behoorlijk zwaar de mondiale overcapaciteit. De werknemers gaan in juni voor het eerst in 28 jaar de barricaden op om te protesteren tegen gedwongen ontslagen. Maar dat er iets moet gebeuren in IJmuiden, erkent zelfs de vakbond.

In China is Xi Jinping alweer echt jaar de sterke man. De president heeft zich publiek uitgesproken voor nieuwe consolidatie en het terugdringen van overcapaciteit. Onder andere de fusie tussen staalbedrijven Baosteel Group en Wuhan Iron & Steel Corporation in 2016 konden op zijn regen rekenen, net als de dwangfusie van het faalbedrijf om de productie te beperken. De twee staalbedrijven zijn nu na ArcelorMittal het grootste staalbedrijf ter wereld.

Made in China 2025, het meest recente meerjarenplan uit 2015, noemt de staalindustrie niet meer expliciet als speerpunt. En Xi beloofde tijdens zijn recente VN-toespraak ook China in 2060 CO2-neutraal te maken. Staalproductie is verantwoordelijk voor 15% van China's uitstoot.

Volwassen

Burgering is echter sceptisch: „Eerst zien, dan geloven. Zware industrie is vaak vooral nodig om een economie op te bouwen. Als de economie volwassener is, kan dat worden afgebouwd. Maar het gebeurt nog niet." Ook UvA-econoom Vinig stelt dat er nog altijd behoefte is om verborgen voorraden van waardevolle metalen en grondstoffen aan te leggen, waarvoor staal en meestal staal. „Om de economie tegen schokken te beschermen. Staal is immers nodig voor hightech en militaire toepassingen, voor medische technologie, ruimtevaart, treinen en voor de auto-industrie, computers en voor witgoed en huishoudelijke apparaten."

De 34 beursgenoteerden van Europese staalbedrijven zijn er evenmin gerust op. In juni dienden ze een brief naar de Europese commissie, waarin ze aandrongen op meer importheffingen. Sinds 2013 is het continent met zijn lange historie van staal maken een nettoimporteur geworden. En waar Europese bedrijven capaciteit afschaffen, is in China de productie en de voorraadvorming dus weer hervat. En daarmee staan de laatste 2,6 miljoen staalbanen in de EU op het spel, menen ze. Ondanks enkele aanmerkingen van importbeperkende maatregelen in oktober.

Volgens Burgering is het probleem dat China wellswaar een economie wil worden die meer op diensten en consumentenbestedingen rust, 'maar in zwaar weer makkelijk teruggvalt op grote projecten met veel staal' De Wilk: „China wil een moderne hightech industriestaat zijn, maar blijft ook hinken op het oude, totdat die nieuwe economie er is."

IJmuiden produceert ongeveer 0,6 miljoen ton staal per maand, minder dan een half procent van de wereldproductie

MET GOEDKOOP STAAL



IJmuiden hielp bij de bouw van hoogovens China

In Europa is het nu vechten tegen de bierkaai

Overnames

De door overcapaciteit geteisterde staalsector is het toneel van veel fusie- en overnamepogingen. Nadat de Europese Commissie eerder een spaak in het wiel stak bij de fusie tussen Thyssenkrupp en Tata Steel Europe, staan de Duitsers nu in de belangstelling van Liberty Steel Group van Sanjeev Gupta, een Indiase staalmiljardair. Het Chinese Jingye Group heeft interesse in de overname van Tata Steel UK. Het zusterbedrijf van TJmuiden' zit in nood, er lopen ook gesprekken met de regering van Boris Johnson voor £500 miljoen staatssteun. Eerder al kocht Jingye British Steel.

— HACK YOUR CIRCADIAN RHYTHM — INSIDE THE WORLD'S

China vestigt weer productierecords, voor Tata Steel IJmuiden is het vechten tegen de bierkaai

IJzeren greep op de staalmarkt

Edwin van der Schoot

Beijing ■ De Chinese staalproductie laat zich niet tegenhouden door de coronacrisis. De staalindustrie in de economische wereldmacht zit alweer op nieuwe records. Liefst 61 procent van al het wereldwijd geproduceerde staal komt uit de Volksrepubliek, geproduceerd tegen flinterdunne marges. Voor Europese staalfabrikanten, zoals Tata Steel in IJmuiden, is het al jaren vechten tegen de bierkaai.

Als de Chinese leider Deng Xiaoping in oktober 1978 een acht dagen durend bezoek aan Japan brengt, toont hij zich onder de indruk van de hoogovens van Nippon Steel. De staalindustrie is een symbool van de wederopbouw van Japan na de Tweede Wereldoorlog.

Het historische bezoek van Deng staat in het teken van verzoening met de aartsrivaal. De Japanners, dan nog vol zelfvertrouwen dat zij hun voorsprong kunnen vasthouden, zeggen Deng toe te helpen met het bouwen van hoogovens in China. Het land is er twee jaar na het overlijden van Mao economisch niet best aan toe. Deng wil daar met een gericht beleid en met het voorzichtig openstellen van het land voor buitenlandse investeringen verandering in brengen.

Zakendoen met China kan vanaf dan. Je betaalt ervoor met kennisoverdracht. Ook de Koninklijke Hoogovens zien er wel brood in. In 1977 richt het bedrijf een projectbureau op om de kennis in bouw en onderhoud van hoogovens wereldwijd te vermarkten. Oud-directeur Piet Joustra beschrijft in zijn proefschrift uit 2011 hoe de mondiale staalmarkt in het kielzog van de oliecrises jarenlang amper groeide, slechts 1 tot 2 procent per jaar.

Tot de entree van China en andere opkomende economieën.



Een staalfabriek in Binnen-Mongolië draait op volle toeren. FOTO GETTY IMAGES/KEVIN FRAY

Inkomstenbron

Voor de Westerse staalbedrijven is het een welkome extra inkomstenbron om hun kennis te vermarkten en die economieën te helpen eigen hoogovens te bouwen. „Het was duidelijk dat de regering daar de staalindustrie enorm stimuleerde. Dat waren plezierige opdrachten", herinnert Joustra zich.

Het projectbureau, inmiddels verkocht aan de Italiaanse Danieli Group, voert veel opdrachten uit, tot de Chinezen het trucje zelf onder de knie hebben. In 2011 vertelden twee bestuurders van het projectbureau dat hun kostbare procescomputer die de temperatuur en samenstelling van staal exact kon meten, DIRC geheten, Chinese concurrentie had gekregen. Dat systeem heette letterlijk 'Copy DIRC'. De Chinese markt ging daarna grotendeels dicht voor Nederland.

Vogelnest

In 2001 wordt China lid van wereldhandelsorganisatie WTO, en worden de Olympische Spelen voor 2008 aan Peking toegewezen. Casper Burgering, sectoreconoom bij ABN Amro en gespecialiseerd in metaal en grondstoffen: „Staal is dan heel belangrijk, want de Spelen moeten een visitekaartje worden. Denk aan het nationale olympisch stadion, het 'vogelnest', waar tonnen staal in verwerkt zijn."

Na de Zomerspelen van 2008 is ook iets anders zichtbaar, als de financiële crisis de wereldeconomie raakt en de vraag naar staal inzakt. Burgering: „De Chinese productie herstelt heel snel, met subsidies. De overheid wil geen sociale onrust, en heeft er belang bij de mensen aan het werk te houden." Datzelfde patroon ziet hij nu weer, tijdens corona: „Terwijl de VS nog duidelijk minder produceren, en Europa nog krimpt, zit China al boven het niveau van voor de coronacrisis."

Dat wordt bevestigd door cijfers van zakenbank UBS. In augustus produceerde de wereld 156 miljoen ton staal. Daarvan kwam 94 miljoen ton uit China, 8,4 procent meer dan twaalf maanden eerder. De rest van de wereld zat juist nog op 9,5 procent minder ten opzichte van augustus 2019. In totaal is China daarmee goed voor een bizar hoog marktaandeel van 61 procent.

Ter vergelijking: de twee hoogovens en 11.600 personeelsleden uit IJmuiden produceren ongeveer 0,6 miljoen ton staal per maand, goed voor minder dan een half procent van de wereldproductie.

Sluipenderwijs

Volgens hoogleraar Rob de Wijk van The Hague Centre for Strategic Studies, die in 2019 'De Nieuwe Wereldorde; Hoe China Sluipenderwijs De Macht Overneemt' schreef, moeten we niet vergeten dat „China niet alleen de werkplaats van de wereld is, maar dat ook simpelweg bijna een op de vijf mensen een Chinees is." Met andere woorden: de binnenlandse markt is ook groot.

Slechts 6 tot 14 procent van het Chinese staal vond het afgelopen decennium jaarlijks via export kopers in het buitenland. De grootste klant blijft de binnenlandse bouw. De impact op de wereldwijde prijsvorming is echter groot, wat de VS ertoe aanzetten om een importheffing van 25 procent in te stellen op staal. In 2018 nam ook Brussel maatregelen. Al gaan die de Europese staalbedrijven, die kampen met relatief hoge energie- en loonkosten, nog altijd lang niet ver genoeg.

Ook het Nederlandse Hoogovens - sinds 2007 Tata Steel Nederland - ontkomt niet aan de jarenlange prijsdruk. „Als ik naar de hoogovens kijk, zie ik niet veel toekomst meer", zei buitengewoon hoogleraar Jaap van Duijn recent. „Het bedrijf is actief in een sector met overcapaciteit die wordt gedomineerd door Chinezen." Volgens de econoom is de staalindustrie vooral een risico geworden, zowel financieel als op milieugebied.

Overcapaciteit

Slaagde IJmuiden er deze eeuw nog in om vrijwel elk jaar winst te maken, in het boekjaar 2019/2020 gaat het mis. De omzet daalt van 5,4 miljard naar 4,7 miljard euro. IJmuiden, dat maar een kleine thuismarkt heeft, lijdt behoorlijk onder de mondiale overcapaciteit. De werknemers gaan in juni voor het eerst in 28 jaar de barricades op om te protesteren tegen gedwongen ontslagen. Maar dat er iets moet gebeuren in IJmuiden, erkent zelfs de vakbond.

In China is Xi Jinping alweer acht jaar de sterke man. De president heeft zich publiek uitgesproken voor meer consolidatie en het terugdringen van overcapaciteit. Onder andere de fusie tussen staatsbedrijven Baosteel Group en Wuhan Iron & Steel Corporation in 2016 konden op zijn zegen rekenen, net als de doelstelling van het fusiebedrijf om de productie te beperken. De twee staatsbedrijven zijn nu na Arcelor-Mittal het grootste staalbedrijf t
wereld.

"Made in China 2025', het me
recente meerjarenplan uit 2
noemt de staalindustrie niet m
expliciet als speerpunt. En Xi
loofde tijdens zijn recente VN-
spraak ook China in 2060 CO2-r
traal te maken. Staalproductie is
antwoordelijk voor 15 procent
China's uitstoot.

Sceptisch

Burgering is echter scept
„Eerst zien, dan geloven. Zwar
dustrie is vaak vooral nodig on
economie op te bouwen. Als d
nomie volwassener is, kan dat
den afgebouwd. Maar het ge
nog niet."

Ook Tsvi Vinig, econoom en
zaam aan de Universiteit va
sterdam, stelt dat er nog alti
leid is om verborgen voorrad
waardevolle metalen en grot
fen aan te leggen, waaronde
en roestvrij staal. „Om de ec
tegen schokken te besch
Staal is immers nodig voor hi
en militaire toepassingen, v
dische technologie, ruim
treinen en voor de auto-in
computers en voor witgoed
houdelijke apparaten."

De 34 bestuursvoorzitters
ropese staalbedrijven zijn
min gerust op. In juni sture
brief naar de Europese co
waarin ze aandringen op
portheffingen. Sinds 2015 is
tinent met zijn lange hist
staal maken een netto-i
geworden. En waar Europe
ven capaciteit afschaalden,
na de productie en de voo
ming dus weer hervat. E
staan de laatste 2,6 miljoe
nen in de EU op het spel,



Een Chinese staalarbeider schept kool in de oven. FOTO GETTY IMAGES

Dorpsraad Wijk aan Zee

Wie waakt, wint

Wijk aan Zee, 16 oktober 2020

Geachte heer Olthof,

Aanleiding voor dit schrijven is de zitting van de Rechtbank in Haarlem 15 oktober jl. waarin GS door ILT gedaagd werden voor twee zaken. De Dorpsraad was in één zaak partij. Ongeacht de uitkomst kwam in deze rechtszaken informatie op tafel met relevantie voor uw beleidsplan, maar ook voor directe opvolging van de zijde van de Provincie.

Mede in de wetenschap dat uw beleidsplan inzake de toekomstige inkadering van Tata IJmuiden aanstaande is, vraagt de Dorpsraad Wijk aan Zee daarom uw aandacht voor het volgende.

De zaak NOx uitstoot door de Windverhitters Hoogoven 7

Zonder weerwoord werd in deze rechtszaak Tata´´het slechtste jongetje van de klas´´ van Europese staalbedrijven genoemd. De Provincie heeft, om dit verder te faciliteren, de uitstoot norm verhoogd tot ver boven de geldende normen(BBT 65).

Ter zitting bleek dat het uitgangspunt van de Provincie bestaat uit volledige en kritiekloze acceptatie van de bestaande operationele gang van zaken die tot de overschrijding van de norm aanleiding geeft. Men beschouwt dit als een ´´bedrijfstechnisch gegeven". Met dat zogenaamde ´feit´ als achtergrond accepteert de Provincie de stelling van Tata dat een milieutechnische investering om de uitstoot op te vangen en schoon te maken op economische gronden onmogelijk geëist kan worden.

Echter, onbetwiste modelberekeningen van ILT (ILT hanteert het TATA rekenmodel) tonen aan dat ook met een gewijzigde operatie – met name een andere verbrandingsgas mix – ook de windverhitters van Hoogoven 7 wel degelijk binnen de norm kunnen produceren. Omdat de rest van Europa dit ook kan, zou het verbazen als dat hier niet zou kunnen. Maar hiertegen voert Tata, met de Provincie aan haar zijde, verweer. Een verweer dat er in essentie op neer komt dat de hiervoor vereiste operationele wijzigingen "te duur zijn".

Vervolgens zet Tata, en met haar de Provincie, dit "te duur" af tegen de naar hun mening verwaarloosbare milieuwinst. Men beredeneert dit langs twee lijnen. Ten eerste gaat men er vanuit dat het gas dat ten grondslag ligt aan de normoverschrijding dan elders in de productieketen verbrand zal worden met hetzelfde gevolg. Uiteraard is deze redenering niet houdbaar, want dit gas zal dan op een andere manier en al dan niet met een *end-of-pipe* milieutechnische oplossing elders verwerkt moeten worden. Ten tweede is men van mening dat ondanks deze voor dit bedrijf geldende norm, er toch wel voldoende ruimte is binnen de regionale norm voor NOx.

Het aantal cirkelredeneringen in dit betoog is bijna niet meer te tellen. De belangrijkste is deze:

Als Tata Steel zijn werkwijze moet aanpassen om binnen de norm te blijven vereist dit enorme investeringen en verhoogde operationele kosten. Dat wil Tata Steel niet doen. De Provincie neemt deze situatie als een gegeven. Vervolgens kijkt men naar de investering voor een end-of-pipe oplossing als een De-NOx. De investering van ruim 22 euro per ton ijzer (lees: de capaciteit van

Secretariaat Stichting Dorpsraad Wijk aan Zee
p/a Neeltje Snijdershof 46 - 1949 BS Wijk aan Zee
www.wijkaanzee.org – Inschrijving KvK onder nummer: 41223684

Hoogoven 7) vindt de Provincie op aangeven van Tata onredelijk hoog.

Wat klopt er niet aan deze redenering? De juiste gang van zaken is dat het staalbedrijf aan de geldende emissienormen moet voldoen. Dat moet het uitgangspunt zijn. Het is technisch mogelijk. Maar als Tata Steel aan de norm wil voldoen kost dat het bedrijf veel geld door aanpassingen in zijn operaties en inkoop van aardgas. Maar het is een van beide: of Tata voert dit uit en accepteert ook (naar eigen zeggen) het risico op procesverstoringen. Of het staalbedrijf investeert in een end-of-pipe milieu-installatie. Deze keuze is aan Tata. Maar GS zien een derde weg: het bedrijf hoeft helemaal niet aan de norm te voldoen en alle daaruit volgende kosten zijn voor de maatschappij in de vorm van milieu- en gezondheidsschade. Dit kan en mag niet waar zijn.

En wat de kosten betreft. De Provincie zou - in deze tijden van lage rente - met Tata kunnen meedenken over de financiering van de benodigde milieu-installatie. Met bijvoorbeeld een renteloze lening die over twintig of dertig jaar wordt afgeschreven wordt de investering bedrijfseconomisch een aantrekkelijk laag bedrag. Je praat dan over een kostprijsverhoging van hooguit een paar promille.

De Dorpsraad roept u daarom ook op de vergunning voor Hoogoven 7 zo snel als mogelijk is aan te passen aan de Europese norm (BBT 65). Kosteneffectiviteit is in dit geval een onjuist en onacceptabel argument voor de vergunningverlener om het bedrijf een uitzonderingspositie te gunnen. Onze gezondheid en ons milieu (en dat van toekomstige generaties) zijn in het geding. Dat is onbetaalbaar.

Het in deze tijden toestaan van ‘één meer dan mag’ getuigt bovendien van weinig urgentie om de samenleving te beschermen tegen luchtvervuiling die voorkomen had kunnen worden. Wat heeft het enthousiast ondertekenen van het Schone Lucht Akkoord door de Provincie Noord-Holland om het lijf als dit soort besluiten worden genomen door GS?

De zaak NOx uitstoot van de Pelletfabriek

De Rijksinspectie (ILT) stelde beroep in tegen de vergunning voor de Pelletfabriek met de eis dat Tata een onderzoeksplicht voor onderzoek naar de stand der techniek op het beperken van NOx uitstoot bij pellet fabricage opgelegd moet worden. In 2019 heeft ook de Dorpsraad er bij uw voorganger meermalen aangedrongen op een onderzoeksverplichting voor Tata Steel inzake hoe de stikstofemissie terug te brengen. Tata Steel zegde in de tweede helft van 2019 toe zich te zullen informeren, en kreeg uiteindelijk van uw voorganger tot april 2020 om deze verkenning af te ronden.

Het onderzoeksresultaat (een KE-onderzoek) ligt er en circuleert, naar wij vandaag in de rechtszaak vernamen. De Dorpsraad, als direct belanghebbende, vraagt u om toezending van het onderzoeksrapport.

Nu het onderzoek, te elfder ure, er ligt is de ILT niet ontvankelijk in zijn eis dat dit onderzoek als plicht aan de vergunning gehecht moet worden. Dat neemt niet weg dat het in essentie natuurlijk niet ging om deze onderzoeksverplichting, maar om wat voor consequenties gehecht worden aan de uitkomsten van dit onderzoek.

Het was ronduit pijnlijk dat de gedaagde, GS, niet voorafgaand aan de rechtszaak in overleg zijn getreden met het ILT om met de kennis van dit onderzoek samen te verkennen of en zo ja, hoe de

\

NOx uitstoot van de Pelletfabriek in IJmuiden kan worden gereduceerd. Nee, integendeel, met een slim juridisch betoog beargumenteerden GS dat nu het rapport er ligt, de grond onder de eis van ILT is weggeslagen. Leuk, maar zonde van de tijd voor alle betrokkenen.

En het is nog erger dan dat. Uw vertegenwoordiger stelde dat het GS vrij staat met het onderzoeksrapport van Tata Steel te doen wat zij goed dunken. Daaruit klinkt geen enkele urgentie, noch het besef van de ernst van de zaak. Zoals de woordvoerder van de rijksinspectie in de rechtszaak stelde: **NOx is een veel groter probleem dan Co2**.

Het woord is nu dus aan u, de winnaar van deze zaak. We weten dat stikstof schadelijk is voor mens en natuur. We wonen in een land dat – per ha - het meeste stikstof van heel Europa uitstoot. We kijken aan tegen een staalfabriek die nummer 1 stikstofproducent is van de industrie in ons land. Maar desalniettemin weigert deze staalfabriek een BREF - waarover het zelf mee onderhandelt - uit te voeren omdat het teveel geld zou kosten.

De Dorpsraad Wijk aan Zee roept u dringend op de vergunning voor de Pelletfabriek onmiddellijk aan te scherpen en de nabehandeling van rookgassen (SCR) of een andere vergelijkbare, moderne techniek verplicht te stellen. Verder vragen we u om duidelijke, scherpe toekomstbestendige milieukwaliteitsnormen in de nieuwe vergunning vast te leggen die verder gaan dan alleen het Maximaal Toelaatbare Risico.

Afsluitend

U heeft bij meerdere gelegenheden geventileerd dat u de vergunningen zult aanscherpen. U heeft hier twee concrete zaken waarin u per onmiddellijk – en ongeacht deze rechtszaken - daadwerkelijk kunt optreden. U bewijst daarmee de regio, de samenleving en ook Tata Steel een dienst. Want het bedrijf is alleen levensvatbaar op de lange termijn als het zijn schadelijke uitstoot drastisch reduceert. En dat gaat om veel meer dan CO2.

Hopende van u te vernemen op korte termijn,

Met vriendelijke groet,



V. van Waardenburg

voorzitter

A.W. van Lochem

secretaris

Van: [redacted] >
Verzonden: zondag 18 oktober 2020 10:44
Aan: Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>;
Onderwerp: https://www.bnnvara.nl/dewerelddraaitdoor/videos/187894 Schaamteloos : wegduiken ,wegkijken en goed praten

Beste Allen,

Van een van u ontving ik een wat pinnige reactie dat de provincie helemaal niet " wegduikt en wegkijkt " aangaande haar verantwoordelijkheden inzake Tata en dat van goed praten al helemaal geen sprake is.

Om u uit de droom te helpen stuur ik u de volgende bewijzen dat de provincie ondanks alle recente publicaties in de media schaamteloos blijft volhouden aan haar volledig achterhaalde beleid van " wegduiken,wegkijken en goed praten van Tata.

In 2008 heeft Zembla de volgende uitzending gewijd aan Hoogovens https://www.bnnvara.nl/dewerelddraaitdoor/videos/187894 , samengevat is deze uitzending 12 jaar later nog precies onveranderd actueel.

1) Vrom inspectie heet nu ILT inspectie en faalt nog steeds in haar toezicht op de provincie
2) GS houdt nog steeds de Waterland notulen geheim (!)
3) De GGD wijdt nog steeds de 100% hogere kans op kanker in de IJmond (over het landelijk gemiddelde) aan het rookgedrag van de inwoners.
4) De Overheid weet nog steeds niet wat Hoogovens nu precies uitstoot. O.a. Chroom uitstoot wordt nog steeds na 12 jaar verwezen dat vervolg onderzoek nodig
5) In de zomer 2020 is een 400% procent stijging van de kankerverwekkende PAKS gemeten in de 9 genomen grafiet roetveeg monsters

Het enige verschil is dat Corus als een dief in de nacht Hoogovens na deze Zembla uitzending heeft verkocht aan Tata . Dat Tata de aankoop investering van Hoogovens inmiddels tot nihil heeft afgeschreven en haar aandeelhouders heeft beloofd geen cent meer in IJmuiden te investeren.

Dat de provincie grafiet veegmonsters in de zomer 2020 met 400% stijging in PAKS heeft genomen, en wel na de oplevering en ingebruikname van de hal in mei 2020 voor de verwerking van slak en dat dit geen reden is geweest om te stoppen met het beleid van wegduiken ,wegkijken en schaamteloos goed praten ,zie de onderstaande schaamteloze email van GS van 14 augustus 2020.

Mag ik van u vernemen wat u als verantwoordelijke bestuurders en volks vertegenwoordigers hier aan gaat doen ?

Met verschuldigde hoogachting,

[redacted]

Betreft: Tata Hoogovens

Geachte heer,

Medio juli 2020 heb ik een week vakantie mogen hebben in Wijk aan Zee. We hadden een huis gehuurd midden in de duinen en gingen ervan uit dat we voluit van de natuur etc. konden genieten.

Tot onze verbazing zagen we dat we eigenlijk een industrieel vuilverwekkend bedrijf min of meer in de achtertuin hadden.

Tot dat moment had ik de historie van Hoogovens/Tato Hoogovens enkel gevolgd vanuit de media. Komende vanuit de oostelijke mijnstreek en met een vader, welke in de mijn gewerkt heeft en daar een langslepende ziekte aan overgehouden heeft en een toevallige ontmoeting in een restaurant te Haarlem heb ik de navolgende vragen:

1. Ik ga ervan uit dat er het nodige ongezond werk verricht moet worden bij de hoogovens.
   De historie (o.a .bij de mijnen) heeft laten zien dat bij ons welvaartniveau de in het land wonende mensen niet bereid zijn deze taken te verrichten. Dus deze mensen moeten van elders komen met alle problemen van dien (huisvesting/taal/etc.).
2. In het gesprek dat ik in het restaurant voerde werd mij duidelijk dat niet enkel medewerkers lichamelijke klachten van hun werk zullen krijgen (misschien levenslang) of reeds hebben, maar dat de omwonenden hiervan ook lichamelijke klachten ervaren.

Ik zou het op prijs stellen als u mij duidelijk kunt maken welke maatregelen intern zowel als extern door Tata Hoogovens worden ondernomen om deze misère te minimaliseren.

Tevens vraag ik mij af hoe de overheid de toekomst ziet van Tata Hoogovens (los van hoe de eigenaar een en ander ziet) in het licht van vorenstaande.

Met vriendelijke groeten,



Van: [redacted] >
Verzonden: zondag 25 oktober 2020 17:59
Aan: Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>;
Onderwerp: GS & ODNZG zijn " kinderlijk naïef of corrupt " en Tata maakt hier misbruik van.

Beste Allen,
Beste Griffie gaarne deze email met bijlage behandelen als ingekomen stuk.

GS en ODNZG zijn kinderlijk naïef en geloven alles wat Tata schrijft zonder het te controleren.

Bijna een jaar geleden is Adnan Tekin afgetreden omdat boven water kwam dat de Sinterkoeler jarenlang meer dan twee keer zo veel uitstoot als vergund. (zie attachment 1)

We zijn inmiddels een jaar verder en GS en de ODNZG zijn er nog steeds niet in geslaagd dat Tata zich aan de Sinterkoeler vergunning houdt. Bij ieder ander bedrijf was de fabriek al lang stil gelegd maar GS en ODNZG handteren voor Tata andere maatstaven en laten Tata bijna 12 maanden later gewoon doorgaan met het dubbele uitstoten van wat de vergunning toestaat als maximale uitstoot.

In jargon : " waar zijn ze met allen mee bezig ? "

Tata is bijna 12 maanden geleden opgelegd dat ze een " Electrofilter " moet installeren. Twaalf maanden later weet de hele IJmond dat Tata de aanbetaling voor dit elektrofilter nog steeds niet gedaan heeft onder het excuus dat vanwege corona monteurs niet zouden kunnen reizen.

Het is eveneens in de gehele IJmond bekend dat de leverancier vanwege de reputatie van Tata het volledige bedrag vooruit betaald wil hebben. " India " wil dit geld niet beschikbaar stellen.

Ik roep GS en de ODNZG op om alles wat Tata schrijft op waarheid te laten controleren en gewoon zelf met derden contact opnemen om te checken of Tata de waarheid spreekt , of valsheid in geschrift heeft gepleegd.

Tata laat in plaats van de overtreding te verhelpen, werkelijk tegen alles door haar advocaten bezwaar aantekenen , als je als Tata tegen 100% van de acties van GS/OGNZG bezwaar aantekent ben je als Tata niet meer ter goeder trouw en zijn andere acties van de GS/ODNZG vereist zoals stilleggen.

De advocaten van Tata hebben op de website van Tata een verweer geplaatst tegen de dagvaarding van het OM (zie attachment 2). De overtreding van de dagenlange enorme gifwolk is volgens Tata een incident en het OM zou naar het jaar gemiddelde moeten kijken. Stelt u zich eens voor u rijdt in uw Tesla voor slechts 2 minuten 200 km per uur en wordt net op dat moment geflitst. Vervolgens huurt u de Tata advocaten in. Deze laten een uitdraai maken van de boardcomputer in uw Tesla en komen met de verdediging dat u door het jaar genomen tijdens al uw ritten gemiddeld 37 km per uur heeft gereden. De rechter zal dan zeggen ,niets mee te maken ,u bent geflitst met 200 km per uur u moet u auto inleveren en uw rijbewijs.

Waarom laat GS en de ODNZG zich allemaal leugens door Tata op de mouw spelden ? Een corrupte ambtenaar die alles wat Tata schrijft ,expres niet controleert ? Een feit staat vast dat Tata hier misbruik van maakt.

Prof. Mr. Pieter van Vollenhoven oud voorzitter van de Raad voor de Veiligheid windt er geen doekjes omheen en roept GS op om Tata te sluiten. (zie attachment 3 met aangehecht twitter bericht)

Mag ik van u vernemen wat voor actie u nu gaat ondernemen ? U weet er nu van dat Tata in haar brieven aan GS en ODNZG liegt en bedriegt en valsheid in geschrifte pleegt om langer open te kunnen blijven. U kijkt er naar ,staat er bij ,maar doet vervolgens niets. In jargon : " Dat is niet ok " .

Met verschuldigde hoogachting,

[redacted]

[redacted]

23:20

Tweet

Pieter v Vollenhoven
@PietervVol

OM wil Tata Steel vervolgen om stofuitstoot. Zelf vind ik echt merkwaardig,dat het OM misschien TS gaat vervolgen en waarom greep het Overheidstoezicht niet direct in met een forse boete of een geheel of gedeeltelijke stillegging van deze fabriek?



'OM gaat Tata Steel vervolgen om grafietregens'
nos.nl

Tweet je antwoord

Ook Harsco mag zich voor de rechtbank verantwoorden vanwege vervuiling van de omgeving

Tata Steel in verdachtenbank

Bart Vuijk
bvuijk@mediahuis.nl

Wijk aan Zee ■ Het Openbaar Ministerie heeft Tata Steel voor de rechter gedaagd vanwege milieuvervuiling. Binnenkort zal dat ook met slakverwerker Harsco gebeuren, die op het terrein van Tata is gevestigd.

Tata wordt aangeklaagd voor een incident op 1 maart 2018, toen vanaf de erts- en kolenbergen enorm veel stofwolken van het industrieterrein af woeien. Harsco moet zich verantwoorden voor de grafietregens. Dit onderzoek loopt vanaf juli 2018.

Het incident bij Tata deed zich voor bij strenge vorst en harde wind. Door de opwaaiende grondstoffen sloegen de fijnstofmeters van de GGD die rondom het terrein staan opgesteld, compleet op hol. Van IJmuiden tot Wijk aan Zee was te zien hoe het industrieterrein en verdaarbuiten het steenkool en het poederige ijzererts rondwoeien. Het leidde tot apocalyptische aanzichten, van erts- en kolengruis dat ook vanaf IJmuiden een groot gedeelte van het fabrieksterrein aan het zicht onttrok. De wolken gingen tientallen meters de lucht in.



Apocalyptische stofwolken woeien weg bij Tata Steel op 1 maart 2018. FOTO DIRK-JAN PRINS

Twee meter

En dat is tegen de regel dat deze grondstoffen van Tata Steel niet verder dan twee meter van hun plek mogen verwaaien. Dat is reden voor het Openbaar Ministerie om anderhalf jaar na deze gebeurtenis vervolging in te stellen.

Tata Steel en Harsco hebben voor beide gebeurtenissen al te maken gehad met Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, die op de dag van de erts- en kolenwolken in maart 2018 kwam inspecteren en daarna een onderzoek heeft ingesteld. Tata legde destijds in deze krant uit dat het rondwaaiende stof ontstond omdat het stevig vroor. Hierdoor konden de machines die het erts en het steenkool met een (vloeibare) laag latex afdekken om verwaaien te voorkomen, niet worden gebruikt. In combinatie met een harde wind ontstonden de wolken.

Het onderzoek naar de grafietregens en ander stof van Harsco, afkomstig uit de slakverwerking in de open lucht, is het volgende onderwerp waarin het Openbaar Ministerie zich heeft vastgebeten. Het OM deelt deze krant mee dat de slakverwerker binnenkort een dagvaarding op de mat krijgt, net als Tata Steel.

Dwangsommen

Beide onderzoeken bevinden zich in het stadium van een 'concept-tenlastelegging'. Harsco moet overigens al honderdduizenden euro's aan dwangsommen betalen aan de Omgevingsdienst.

Voor het strafrechtelijk onderzoek naar Harsco heeft de Beverwijkse politie onder meer fotojournalist Dirk-Jan Prins als getuige gehoord. Deze fotograaf maakt vaak foto's van overtredingen van Harsco en Tata. Een aantal foto's maken waarschijnlijk onderdeel uit van de bewijsvoering van het OM tegen Harsco.

Het OM laat de belangen van omwonenden sterk meewegen in het besluit tot vervolging.

„In de vergunning worden belangen van de omgeving meegewogen en worden voorschriften gegeven om de omgeving leefbaar te houden. Daarom is het belangrijk dat bedrijven zich aan omgevingsvergunningen houden, vindt het OM. Dagvaarding lijkt passend, omdat openbare verantwoording belangrijk is gezien de bezorgdheid van mensen in de omgeving van het bedrijf."

---

mping NS
op FNV

over hoe dit verder moet gaan."

Een woordvoerder van de NS zegt niet vooruit te willen lopen op de gesprekken en de inhoud ervan, vanwege het lopende proces. „Dit gesprek willen we vanzelfsprekend eerst met de vakbonden voeren", aldus de NS. Aanstaande vrijdag om 10.30 uur gaan de onderhandelingen verder. Ook zaterdag wordt er nog onderhandeld.

De NS hoopt 1,4 miljard euro aan kosten te besparen tot 2024. Door de coronacrisis gaan er veel minder mensen met de trein en zijn de inkomsten flink teruggelopen. Het bedrijf verwacht, na compensatie van de overheid, dit jaar een operationeel verlies te maken van 140 miljoen euro.

De NS is samen met acht andere ov-bedrijven inmiddels ook met gemeenten en provincies in gesprek om de dienstregeling flink af te schalen, zo meldt voorzitter Pedro Peters van OV-Nederland aan NRC. Dat geldt dan voor de dienstregeling van 2021.

Het is volgens de vervoersbedrijven niet handig om treinen, trams en bussen leeg rond te laten rijden. Vooral in dorpen kan het openbaar vervoer dan in het gedrang komen.

Tata Steel verzet zich tegen dwangsommen voor kooksovens

Bart Vuijk

IJmuiden ■ Tata Steel verzet zich tegen de betaling van 60.000 euro aan dwangsommen voor milieuovertredingen door de beide kooksfabrieken. De staalproducent heeft hierover een zienswijze ingediend bij Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.



FOTO KEES BLOKKER

Tegen nog vijf verbeuringen van dezelfde 'last onder dwangsom', ter waarde van 50.000 euro, heeft Tata nog geen zienswijze kunnen indienen, omdat de invorderingsprocedure nog niet is gestart. Tata Steel reageert niet op vragen van deze krant.

Druk

De dwangsom op rauwe kooksovens is Tata opgelegd na zware druk van omwonenden, die al jaren stellen dat deze ongezonde stofwolken met onder meer kankerverwekkende PAK's de gezondheid van mensen op het terrein en in de omgeving bedreigen.

Dit argument is lang terzijde geschoven door de Omgevingsdienst, maar uiteindelijk door Gedeputeerde Staten toch omarmd.

De 'last onder dwangsom' ging begin dit jaar in en sindsdien zijn er elf dwangsommen opgelegd van 10.000 euro.

Tata heeft de Omgevingsdienst voorts om uitstel verzocht voor de bouw van een elektrofilter waardoor de stofuitstoot van een sinterkoeler wordt verminderd.

Vertrek

Het feit dat de onvergunde uitstoot van die sinterkoeler jarenlang kon doorgaan zonder dat iemand dit door had, leidde vorig jaar december tot het voortijdige vertrek van gedeputeerde Adnan Tekin. Noch Tata, noch Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied hadden in de gaten dat de bewuste installatie tweemaal zoveel stof uitstoot als de vergunning toestond.

Boetes voor concern kwamen onder druk van omwonenden

De bouw van een elektrofilter zou een einde moeten maken aan deze stofemissies. Maar die is nog niet klaar, hoewel de Omgevingsdienst hier allang toestemming voor heeft verleend. Volgens Tata had de vertraging te maken met de reisbeperkingen rond de coronapandemie, waardoor het buitenlandse personeel dat de elektrofilter moet bouwen, niet naar Nederland kon komen.

Uitstel

Tata vroeg daarom uitstel aan van de bouw van het filter, maar dat is door de Omgevingsdienst afgewezen. Hierna heeft Tata het uitstelverzoek weer ingetrokken, valt te lezen in provinciale stukken. Volgens Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied moet de elektrofilter op 31 januari 2021 in bedrijf zijn.

Van: [redacted] >
Verzonden: woensdag 11 november 2020 13:43
Aan: [redacted]
CC:
Onderwerp: Briefing voor de video call op 18 november van de Minister van Economische Zaken en Klimaat en de wethouders van de IJmond gementen inzake Tata

Excellentie,

Bij deze de briefing voor de video call op 18 november inzake Tata.

Uw antwoord inzake Tata aan de Tweede Kamer van 3 november 2020 geeft aanleiding tot de volgende kanttekeningen.

Zonder twijfel zonder opzet van uw zijde heeft u de Tweede Kamer op basis van achter haalde informatie per ongeluk onjuist geïnformeerd.

U schrijft op 3 november 2020 aan de Tweede Kamer ,ik citeer : "… Ook voor de toekomstige periode zie ik omvangrijke en concrete investeringsplannen klaarliggen bij Tata Steel Nederland …. Ik onderhoud intensief contact met Tata Steel en er is sprake van een constructieve samenwerking met dit bedrijf om te bezien hoe de toekomst eruit ziet en er , in het belang van het land en daarmee ook in het belang van Tata Steel Nederland ,voor te zorgen dat hier een innovatief en uiteindelijk renderend en duurzaam staalbedrijf bestaat….. "

Het moet aan u aandacht ontsnapt zijn dat de hoofd directie van het aan de beurzen van London ,Luxemburg en Mumbai genoteerde Tata voor beurs op dinsdag 1 september 2020 haar strategie " Transforming Tata " bekend heeft gemaakt. (zie o.a. ook het pagina grote artikel in de Financial Times bladzijde 15 van 1 september 2020)

Wat betreft Tata Steel Europa valt in openbare bronnen het volgende te lezen:

1) De afgelopen decennia is de staalindustrie opgekomen in lage lonen landen. Met de bouw van deze zeer grote nieuwe efficiënte fabrieken in lage lonen landen is er over-produktie ontstaan op de wereld markt voor staal. Oude kleine, vaak meer dan 100 jaar oude staalfabrieken in hoge lonen landen zijn daardoor de laatste tijd structureel verliesgevend geworden.
2) Tata India, de koper van Hoogovens IJmuiden, heeft door deze marktontwikkeling de volledige aankoop som van Eur 10 miljard (Zie o.a. de vorige week gedeponeerde Nederlandse cijfers) moeten afschrijven tot nihil omdat de voor 10 miljard euro gekochte aandelen Corus zover in waarde gezakt zijn dat ze inmiddels waardeloos zijn geworden.
3) De directie en commissarissen van het aan de beurs van London en Mumbai genoteerde Tata zijn naar de aandeelhouders toe door het stof gegaan vanwege deze miskoop en omdat ze op deze miskoop een verlies hebben moeten nemen van Eur 10 miljard. Tegelijk hebben de directie en commissarissen van Tata aan de aandeelhouders beloofd dat de verliezen hier stoppen en dat ze geen geld meer zullen over maken naar Tata Steel Europa.
4) De accountant PWC van het beursgenoteerde Tata heeft daarop een waarschuwing doen uitgaan dat als het moeder bedrijf de verliezen van het structureel zwaar verlieslatende voormalige Corus (nu Tata Steel Europe) niet langer aanzuivert , dat Tata Steel dan niet meer aan haar betalingsverplichtingen zal kunnen voldoen en dat voor het voortbestaan van de Tata Steel Europe bedrijven waaronder de locatie IJmuiden moet worden gevreesd.

5) Door geldgebrek is er achterstallig onderhoud ontstaan bij de locatie IJmuiden, waardoor de vergiftiging exponentieel is toegenomen. U schrijft op 3 november aan de Tweede Kamer dat Tata 3.7 miljard heeft geïnvesteerd in de afgelopen 10 jaar, maar u wekt (ongetwijfeld onbedoeld) verwarring met deze informatie, omdat bij het naleven van milieuwetgeving het niet erom gaat wat je wel hebt gedaan, maar alleen wat je NIET hebt gedaan aan het wegwerken van achterstallig onderhoud.
6) Omdat er geen zicht is op het beschikbaar komen van gelden voor dit noodzakelijke onderhoud zal het achterstallig onderhoud verder exponentieel toenemen en de daarmee samenhangende vergiftiging zal ook verder exponentieel toenemen.
7) In september en december 2019 was in de krant te lezen dat Tata haar belofte om verbeteringen aan te brengen in het kader van de Roadmap 2030 – zoals ook aan de Omgevingsdienst NZKG toegezegd in een handhavingstraject – niet waren verricht door financiële tegenwind.
8) De ODNZG schrijft zelf in haar rapport van 30 september 2020 dat de Tata fabrieken " versleten " zijn.
9) Tata IJmuiden maakt misbruik van recht om werkelijk iedere last onder dwangsom tot in hoogste instantie aan te vechten om zo de vereiste investeringen in achterstallig onderhoud voor zich uit te kunnen schuiven. (De boetes zijn vele malen lager dan de vereiste investeringen om het gebrek op te heffen). Dit misbruik van recht heeft er toe geleid dat een ton aan reeds opgelegde dwangsommen niet meer geïnd kan worden door de toezichthouder doordat de provincie Noord-Holland termijnen heeft laten verlopen. Er loopt nog een wob verzoek naar de beweegredenen van de provincie waarom het besluit is genomen om de termijnen voor de incassering van de Last Onder Dwangsom te laten verlopen.
10) Tot slot om iedere twijfel weg te nemen dat de " b.v. Nederland " te ver is doorgeschoten in het een " oogje dichtknijpen " in het VTH traject inzake Tata, is nu bewezen. Omdat het Openbaar Ministerie Tata IJmuiden nu strafrechtelijk gaat vervolgen voor het overtreden van vergunningen en het daarmee buiten proportioneel vergiftigen van de omgeving.

De actuele situatie:

Doordat de eigenaar van Tata IJmuiden in ieder geval onvoldoende geld beschikbaar heeft gesteld voor onderhoud, is er achterstallig onderhoud ontstaan wat voor exponentieel toenemende vergiftiging van de omgeving zorgt.

1) De " b.v. Nederland " heeft informele staatsteun verleend aan Tata Steel IJmuiden door de wettelijke termijn voor het actualiseren , reviseren en aanpassen aan nieuwe BBT-conclusies (zgn. IPPC BREF's) jaren voor zicht uit te schuiven en daarmee de internationaal in de bref vastgestelde wettelijke termijn met jaren te overschrijden .

De geschatte vereiste ruim 3 miljard aan investeringen die benodigd zijn om aan alle milieu- en veiligheidseisen te kunnen voldoen die voortvloeien uit de nieuwe regelgeving, zijn op deze manier in strijd met de wettelijke termijnen, dus inmiddels jaren vooruitgeschoven door de " b.v. Nederland "

Uw (niet opzettelijke) onjuist informeren van de Tweede Kamer is voor ons aanleiding geweest om het heft in eigen handen te nemen en de " b.v. Nederland " in gebreke te stellen(zie aangehechte brief van 11 november 2020) . Dat Tata als resultaat 3 miljard moet investeren om alsnog aan de al

jaren van kracht zijnde milieuwetgeving te voldoen (en anders zal moeten sluiten) ,hebben de " b.v. Nederland " en Tata over zichzelf afgeroepen ,maar deze de facto staatssteun van de " b.v. Nederland " aan Tata IJmuiden is gezien de bekendmaking op 1 september van de nieuwe strategie van het moeder bedrijf achterhaald.

Het is helaas een keiharde realiteit dat bepaalde industrieën verhuizen van de " b.v. Nederland " naar lage lonen landen. De textiel in Twente en de scheepswerven zijn de Hoogovens in deze voorgegaan.

De volgende tegeltjes wijsheid : " Het gaat tegen de zwaarte kracht in om tegen de markt in te gaan " is helaas nu van toepassing op de ruim 100 jaar oude voormalige " Koninklijke Hoogovens "; de staalindustrie is helaas gewoon verhuisd naar lage lonen landen.

Met de door het beursgenoteerde moeder bedrijf op 1 september 2020 bekend gemaakte nieuwe strategie, is Tata IJmuiden in jargon een " sterfhuis " geworden.

Het kaarsje is op.

Gaarne bereid tot nadere toelichting

Hartelijke groet,

[redacted]

AANGETEKEND
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

Plaats, datum	Amsterdam, 10 november 2020	
Ons kenmerk:	Mki/45200/6934634.1	
Betreft:	Ingebrekestelling actualisatieverzoek Tata Steel	
Uw kenmerk:	-	
Afzender:	mr. dr. M. Klijnstra, advocaat, partner	
Telefoon:	Fax:	E-mail:
+31 20 5736 776	+31 20 5736 886	m.klijnstra@lexence.com

Geachte college,

Namens cliënten, [redacted], bericht ik u het volgende.

Bij brief van 31 augustus jl. heb ik namens cliënten gevraagd zorg te dragen voor actualisering en – subsidiair – revisie van de vergunningen van Tata Steel. Artikel 2.30, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) bepaalt dat het bevoegd gezag regelmatig beziet "*of de voorschriften die aan een omgevingsvergunning zijn verbonden, nog toereikend zijn gezien de ontwikkelingen op het gebied van de technische mogelijkheden tot bescherming van het milieu en de ontwikkelingen met betrekking tot de kwaliteit van het milieu. Onder ontwikkelingen op het gebied van de technische mogelijkheden tot bescherming van het milieu wordt mede verstaan de vaststelling van nieuwe of herziene conclusies over beste beschikbare technieken (…)*".

Er is een verplichting voor het bevoegd gezag om vergunningvoorschriften te wijzigen, "*Indien door toepassing van artikel 2.30, eerste lid, blijkt dat de nadelige gevolgen die de inrichting voor het milieu veroorzaakt, gezien de ontwikkeling van de technische mogelijkheden tot bescherming van het milieu, verder kunnen, of, gezien de ontwikkeling*

Op alle dienstverlening door of namens Lexence N.V. zijn exclusief van toepassing de algemene voorwaarden van Lexence N.V., gedeponeerd bij het handelsregister te Amsterdam onder nummer 34191068. De algemene voorwaarden bevatten een aansprakelijkheidsbeperking, worden op verzoek verstrekt en zijn te vinden op www.lexence.com. Alle opdrachten worden, met terzijdestelling van artikelen 7:404, 7:407 lid 2 en 7:409 BW, uitsluitend aanvaard en uitgevoerd door Lexence N.V.

All services by or on behalf of Lexence N.V. are exclusively governed by the general terms and conditions deposited with the trade register in The Netherlands under number 34191068. The general terms and conditions contain a limitation of liability, will be sent on request and are to be found on www.lexence.com. Under exclusion of Sections 404, 407(2) and 409 of Book 7 of the Dutch Civil Code, all assignments will be exclusively accepted and performed by Lexence N.V.

van de kwaliteit van het milieu, verder moeten worden beperkt", zo bepaalt artikel 2.31, eerste lid, en onder b. van de Wabo.

Deze situatie doet zich ter zake van Tata Steel voor, op grond waarvan het verzoek van 31 augustus 2020 werd opgesteld. Het betreft een verzoek tot actualisatie en wijziging (revisie) van de aan Tata Steel verleende vergunning(en).

Op dit verzoek heb ik nog geen reactie ontvangen, laat staan dat u een besluit heeft genomen naar aanleiding van dit verzoek. Op Gedeputeerde Staten rust echter een verplichting om tot actualisatie over te gaan. Beide in artikel 2.31, eerste lid, en onder b, van de Wabo genoemde gevallen doen zich voor: de nadelige gevolgen van Tata Steel voor het milieu (1) kunnen door de ontwikkeling van de technische mogelijkheden tot bescherming van het milieu verder worden beperkt en (2) moeten gezien de ontwikkeling van de kwaliteit van het milieu verder worden beperkt. Enerzijds zijn inmiddels technieken voorhanden en als best beschikbare techniek aangemerkt die de overlast door Tata Steel voor omwonenden aanzienlijk zou kunnen beperken, anderzijds heeft langdurige blootstelling van bewoners aan schadelijke stoffen geleid tot extra risico voor hun gezondheid.

Er bestaat daarom op grond van artikel 2.31, eerste lid, en onder b, van de Wabo niet alleen een mogelijkheid tot aanscherping van de vergunning, uit die bepaling volgt een verplichting voor het bevoegd gezag tot aanpassing van de vergunning van Tata Steel vanwege de aanzienlijke aantasting van het leefmilieu rond Tata.

Een redelijke termijn om op het verzoek van 31 augustus 2020 te beslissen is inmiddels verstreken, reden waarom ik u hierbij in gebreke stel en verzoek om binnen twee weken alsnog een besluit te nemen.

De ernstige zorgen die cliënten over de huidige activiteiten van Tata Steel hebben geuit, betreffen in de kern gebrekkige en verouderde milieuvergunningen van Tata Steel en het systematisch door Tata Steel niet investeren in nieuwe en schonere milieutechnologie.

Sinds de brief van 31 augustus jl. is duidelijk geworden dat:

1. Tata Steel megaverliezen lijdt;
2. de CEO van Tata India waarschuwt dat Tata India zonder staatssteun de stekker uit Tata Steel Europe zal trekken;
3. Price Waterhouse Coopers waarschuwt dat de continuïteit van Tata Steel Europe in gevaar is;
4. nog steeds diverse emissies plaatsvinden waarvoor de huidige vergunningen niet toereikend zijn, zoals ook blijkt uit het onderzoek van SPPS naar vergunningen Tata Steel, Hoogovens 6 en 7, Sinterfabriek, Pelletfabriek, Oxystaalfabriek d.d. september 2020:
   - stofemissies uit het dak van de ovenhuizen van hoogovens 6 en 7 waarvoor geen voorschriften zijn opgenomen;

- SO_2-emissie van de ovenhuisontstoffingen van hoogoven 7 is niet genormeerd;
- SO_2-emissie van de ruwijzerontzwavelingsinstallaties van de Oxystaalfabriek is niet genormeerd;
- Slechts op twee van de drie luchtwassers van de Pelletfabriek continue metingen op NO_x worden uitgevoerd, terwijl ingevolge de vergunning op alle drie gemeten moet worden;
- Stofemissies uit het dak van de laadhal van de Oxystaalfabriek zijn niet genormeerd.

Cliënten zijn van mening dat deze emissies wel als zodanig gereguleerd zouden moeten worden middels vergunningen. Deze emissies zorgen voor hinder en overlast in de omgeving, wat ook wordt bevestigd in het genoemde onderzoek. Daarnaast zijn deze emissies van invloed op de luchtkwaliteit in gebied IJmond en de kwaliteit van omringende Natura-2000 gebieden.

5. nog steeds niet alle processen worden uitgevoerd conform de Beste Beschikbare Technieken (BBT) ofwel de vergunningvoorschriften zijn nog niet zijn aangepast naar aanleiding van geactualiseerde BBT-conclusies, zoals ook blijkt uit het onderzoek van SPPS naar vergunningen Tata Steel, Hoogovens 6 en 7, Sinterfabriek, Pelletfabriek, Oxystaalfabriek d.d. september 2020:
   - Het verbruik van thermische energie in de Sinterfabrieken wordt niet conform BBT verminderd en warmteterugwinning wordt niet toegepast op de afgassen van het nieuw te bouwen elektrofilter 42 bij de sinterkoelers;
   - De reductie van de NO_x–emissie wordt niet in de vergunningen geregeld, terwijl cliënten van mening zijn dat dit wel conform BBT zou moeten;
   - De filterinstallaties ten behoeve van het beperken van stofemissies door secundaire ontstoffingen in de laadhal van de Oxystaalfabriek dragen niet voldoende bij aan de beperking van stofemissies, terwijl cliënten van mening zijn dat dit conform BBT wel zou moeten.

6. Tata Steel niet uitsluit dat op de zwavelzuurfabrieken als onderdeel van de kooksfabrieken het BREF Large Volume Inorganic Chemicals – Ammonia, Acids and Fertilisers Industries van toepassing is en Tata Steel hier op dit moment niet aan voldoet, zoals blijkt uit de reactie van Tata Steel d.d. 15 juni 2020 op het onderzoek van SPPS inzake de Kooksfabriek.

Het staat volgens cliënten vast dat de milieuvergunningen van Tata Steel niet voldoen aan de huidige regelgeving en Beste Beschikbare Technieken. Blijkens hun verzoek van 31 augustus jl. hebben cliënten gevraagd om actualisatie en revisie van de vergunning(en) van Tata Steel. Voor zover nodig verzoeken zij op basis van de punten 4 t/m 6 hiervoor om aanvullend op dit verzoek over te gaan tot actualisatie van de vergunning(en) van Tata Steel.

Cliënten zullen zich genoodzaakt zien tot het nemen van verdere juridische actie, indien een besluit op hun verzoek, althans concrete voorstellen voor het gevraagde actualiseringstraject uitblijven, en waar nodig ook om handhaving verzoeken.

Cliënten staan te allen tijde open voor overleg.

Hoogachtend,

M. Klijnstra

Van: [redacted] >
Verzonden: donderdag 12 november 2020 09:51
Aan: [redacted]
CC:
Onderwerp: Krantenartikel 12 -11-2020 Regionale Dagbladen : " b.v. Nederland heeft jaren een oogje dicht geknepen bij het toezicht op Tata "

Excellentie,

Aangehecht treft u een kopie van het kranten artikel wat heden in de Regionale Dagbladen is verschenen

Krantenartikel 12 -11-2020 Regionale Dagbladen : " b.v. Nederland heeft jaren een oogje dicht geknepen bij het toezicht op Tata "

Hartelijke groet,

[redacted]

ULTIMATUM Provincie wacht rechtszaak voor gebrekkige controle op vervuiling staalreus

'Toezicht Tata schiet tekort'

Provincie Noord-Holland moet snel het toezicht op Tata Steel verbeteren, dat vinden dertien initiatiefnemers. Anders volgt een rechtszaak.



Bart Vuijk
bvuijk@mediahuis.nl

IJmuiden ■ Twee natuurbeschermingsorganisaties, milieustichting IJmondig en tien particulieren pakken de provincie Noord-Holland juridisch aan voor het in hun ogen slechte toezicht op Tata Steel.

De fabriek mag onder de ogen van de toezichthoudende provincie doorgaan met het uitstoten van gevaarlijke stoffen zoals zware metalen en zwavelgassen over de wijde omgeving, zo stellen zij. Als de provincie niet binnen twee weken orde op zaken stelt, volgt een rechtszaak.

Dit staat in een brief die advocaat Michael Klijnstra namens de dertien initiatiefnemers naar het provinciebestuur heeft gestuurd. Klijnstra had in augustus al een brief gestuurd met het dringende verzoek om per direct maatregelen te nemen om de verspreiding van schadelijke en giftige stoffen over de omgeving tegen te gaan. Op die brief heeft de provincie volgens Klijnstra geen antwoord gegeven, reden voor hem om de provincie nu in gebreke te stellen.

De provincie krijgt nu twee weken de tijd om Tata aan zijn eigen vergunningen te onderwerpen. Doet Noord-Holland dat niet, dan spant Klijnstra namens de dertien initiatiefnemers een rechtszaak aan om de provincie te dwingen om vergaande maatregelen te treffen tegen de vervuiling van de staalfabriek. Fabriekssluitingen worden hierbij nadrukkelijk niet uitgesloten.

Minister Wiebes

Een van de initiatiefnemers van de juridische actie, Jan de Jong uit Bloemendaal, heeft de ingebrekestelling van advocaat Klijnstra met een toelichting naar minister Wiebes van Economische Zaken en Klimaat gestuurd. Hij reageert op antwoorden die Wiebes gaf op Kamervragen over de financiële handel en wandel van Tata. In die antwoorden sprak Wiebes over een investering door Tata Steel van 3,7 miljard in de fabrieken.

De Jong stelt in zijn brief aan Wiebes dat de minister de Tweede Kamer verkeerd heeft geïnformeerd. „Het gaat niet om wat Tata wel heeft geïnvesteerd, maar om wat ze niet heeft geïnvesteerd om aan de milieuwetten te kunnen voldoen."

Hij wijst op artikelen in de internationale financiële pers, waarin Tata-topmensen aangeven dat het mondiale staalbedrijf geen geld meer in de noodlijdende staalfabrieken in Engeland en Nederland wil steken.

Ook wijst De Jong op accountantsverklaringen over de laatste jaarrekeningen van Tata Steel, waarin staat dat per 31 maart 2021 alle financiële garanties voor de Europese fabrieken door het Indiase moederbedrijf op los zand komen te staan. Dat is volgens de accountants een risico voor het voortbestaan van de hoogovenbedrijven in IJmuiden en Engeland, waar gezamenlijk zo'n 20.000 mensen werken.



ILLUSTRATIE AREND VAN DAM

> BV Nederland heeft jarenlang een oogje toegeknepen

Ook twee strafklachten

Tata Steel en slakverwerker Harsco hebben ook het Functioneel Parket van het Openbaar Ministerie achter zich aan met twee strafklachten. Tata heeft in maart 2018 een stofstorm laten ontstaan door tijdens harde wind het ijzererts te laten rondwaaien, en Harsco wordt aangeklaagd voor het langdurig negeren van de regels in zijn eigen milieuvergunning voor het kiepen van slak, wat grafietregens tot gevolg had. In die stofregens bevinden zich zware metalen, zeer ongezond voor kinderen in Wijk aan Zee.

Sterfhuis

„En terwijl Tata Steel IJmuiden zo een sterfhuis dreigt te worden, komt de 'BV Nederland', hier de provincie als bevoegd gezag, gelijktijdig met allemaal nieuwe vergunningen voor de fabriek terwijl er drie miljard euro nodig is om de IJmuidense fabriek te laten voldoen aan hedendaagse milieu-eisen. Geld dat Tata niet wil betalen. Genoeg is genoeg. Wij roepen de BV Nederland op om met deze nieuwe realiteit rekening te houden. In navolging van de textiel in Twente en de scheepswerven verhuist nu ook de staalindustrie naar lagelonenlanden. De BV Nederland heeft het maximale gedaan om Tata te helpen door jarenlang een oogje dicht te knijpen", aldus De Jong.

Verdozing doet 'vulling uit m'n kiezen vallen'

Peter Schat

Haarlem ■ **Steven Slabbers brengt over drie weken advies uit aan GS over hoe, populair gezegd, om te gaan met verdozing van het landschap in Noord-Holland. „Complimenten uitdelen is leuker dan zeggen 'wat een shitzooi hebben jullie ervan gemaakt'. Maar als ik kijk naar Hollands Kroon en wat er door Enkhuizen en Hoorn langs de Westfrisiaweg is gezet, vallen de vullingen uit mijn kiezen."**

Dat zijn de woorden van de 'park', zoals Slabbers' functie heet. De afkorting staat voor provinciaal adviseur ruimtelijke kwaliteit. De park werkt voor de provincie, maar is niet van de provincie. Hij is onafhankelijk. Leider Lars Voskuil van de PvdA-Statenfractie kijkt uit naar het advies van Slabbers: „En ik durf op voorhand te zeggen, dat wij er enthousiast over zullen zijn."

Hij sprak die woorden uit aan het slot van een webinar dat zijn fractie woensdagmiddag wijdde aan de verdozing en waarop Slabbers een van de sprekers was. Een andere spreker was Tertius Hanekamp, landschapsarchitect en lid van het College van Rijksadviseurs; „Als je door Nederland rijdt, en met name over de snelweg, krijg je het idee dat het landschap bestaat uit dozen. Allerhande prikkels promoten de verdozing. Die is dan ook erg goed gelaagd, zou je kunnen zeggen. We zijn er zelf schuldig aan dat we straks lege winkelstraten hebben en een landschap vol dozen. Ook bij mijn gezin met drie kinderen komt alles aan de deur, heel gemakkelijk."

De rijksadviseurs hebben hun advies al uitgebracht, een jaar geleden. Dat behelst de ruimte niet te gemakkelijk weg te geven. „Het is niet aan de rol te koop en je kunt het er niet zomaar even bijmaken. Toch neemt het landelijk gebied in een tempo van acht hectare per dag af voor allerhande functies." De kern van het advies is data- en distributiecentra te clusteren. Ruim de eenlingen op en reconstrueer de linten. Zorg dat er geen centrum meer gebouwd wordt zonder zonnepanelen erop.

Dat vond Sijas Akkerman, directeur van de Milieufederatie Noord-Holland, een onbegrijpelijk iets. Dat er nog dozen worden neergezet zonder zonnepanelen. „Dat vereist wel bestuurlijke en politieke moed." Die hij 'gulzige' [illegible]

> Clusteren data- en distributiecentra verbetert landschap

ziet ontberen. Dat was Mieke Booij, wethouder in Haarlemmermeer, niet met hem eens: „Niet elke wethouder in Noord-Holland denkt aan geld verdienen met datacenters. Die hebben bredere zorgen, bijvoorbeeld bouwen van woningen."

Haar Haarlemmermeer werd als voorbeeld genoemd van een gemeente die het wel goed aanpakt. Dozen verpakt in groen, op menselijke maat en van architectonische kwaliteit. Anders dan Hollands Kroon, die grond voor 73 euro de vierkante meter weggeeft. „En die gebouwen richting de Afsluitdijk zijn nog eens onwaarschijnlijk lelijk ook", aldus [illegible]

ULTIMATUM Provincie wacht rechtszaak voor gebrekkige controle op vervuiling staalreus

'Toezicht Tata schiet tekort'

Provincie Noord-Holland moet snel het toezicht op Tata Steel verbeteren, dat vinden dertien initiatiefnemers. Anders volgt een rechtszaak.



Bart Vuijk
bvuijk@mediahuis.nl

IJmuiden ■ Twee natuurbeschermingsorganisaties, milieustichting IJmondig en tien particulieren pakken de provincie Noord-Holland juridisch aan voor het in hun ogen slechte toezicht op Tata Steel.

De fabriek mag onder de ogen van de toezichthoudende provincie doorgaan met het uitstoten van gevaarlijke stoffen zoals zware metalen en zwavelgassen over de wijde omgeving, zo stellen zij. Als de provincie niet binnen twee weken orde op zaken stelt, volgt een rechtszaak.

Dit staat in een brief die advocaat Michael Klijnstra namens de dertien initiatiefnemers naar het provinciebestuur heeft gestuurd. Klijnstra had in augustus al een brief gestuurd met het dringende verzoek om per direct maatregelen te nemen om de verspreiding van schadelijke en giftige stoffen over de omgeving tegen te gaan. Op die brief heeft de provincie volgens Klijnstra geen antwoord gegeven, reden voor hem om de provincie nu in gebreke te stellen.

De provincie krijgt nu twee weken de tijd om Tata aan zijn eigen vergunningen te onderwerpen. Doet Noord-Holland dat niet, dan spant Klijnstra namens de dertien initiatiefnemers een rechtszaak aan om de provincie te dwingen om vergaande maatregelen te treffen tegen de vervuiling van de staalfabriek. Fabriekssluitingen worden hierbij nadrukkelijk niet uitgesloten.

Minister Wiebes

Een van de initiatiefnemers van de juridische actie, Jan de Jong uit Bloemendaal, heeft de ingebrekestelling van advocaat Klijnstra met een toelichting naar minister Wiebes van Economische Zaken en Klimaat gestuurd. Hij reageert op antwoorden die Wiebes gaf op Kamervragen over de financiële handel en wandel van Tata. In die antwoorden sprak Wiebes over een investering door Tata Steel van 3,7 miljard in de fabrieken.

De Jong stelt in zijn brief aan Wiebes dat de minister de Tweede Kamer verkeerd heeft geïnformeerd. „Het gaat niet om wat Tata wel heeft geïnvesteerd, maar om wat ze niet heeft geïnvesteerd om aan de milieuwetten te kunnen voldoen."

Hij wijst op artikelen in de internationale financiële pers, waarin Tata-topmensen aangeven dat het mondiale staalbedrijf geen geld meer in de noodlijdende staalfabrieken in Engeland en Nederland wil steken.

Ook wijst De Jong op accountantsverklaringen over de laatste jaarrekeningen van Tata Steel, waarin staat dat per 31 maart 2021 alle financiële garanties voor de Europese fabrieken door het Indiase moederbedrijf op los zand komen te staan. Dat is volgens de accountants een risico voor het voortbestaan van de hoogovenbedrijven in IJmuiden en Engeland, waar gezamenlijk zo'n 20.000 mensen werken.



ILLUSTRATIE AREND VAN DAM

> BV Nederland heeft jarenlang een oogje toegeknepen

Ook twee strafklachten

Tata Steel en slakverwerker Harsco hebben ook het Functioneel Parket van het Openbaar Ministerie achter zich aan met twee strafklachten. Tata heeft in maart 2018 een stofstorm laten ontstaan door tijdens harde wind het ijzererts te laten rondwaaien, en Harsco wordt aangeklaagd voor het langdurig negeren van de regels in zijn eigen milieuvergunning voor het kiepen van slak, wat grafietregens tot gevolg had. In die stofregens bevinden zich zware metalen, zeer ongezond voor kinderen in Wijk aan Zee.

Sterfhuis

„En terwijl Tata Steel IJmuiden zo een sterfhuis dreigt te worden, komt de 'BV Nederland', hier de provincie als bevoegd gezag, gelijktijdig met allemaal nieuwe vergunningen voor de fabriek terwijl er drie miljard euro nodig is om de IJmuidense fabriek te laten voldoen aan hedendaagse milieu-eisen. Geld dat Tata niet wil betalen. Genoeg is genoeg. Wij roepen de BV Nederland op om met deze nieuwe realiteit rekening te houden. In navolging van de textiel in Twente en de scheepswerven verhuist nu ook de staalindustrie naar lagelonenlanden. De BV Nederland heeft het maximale gedaan om Tata te helpen door jarenlang een oogje dicht te knijpen", aldus De Jong.

Verdozing doet 'vulling uit m'n kiezen vallen'

Peter Schat

Haarlem ■ **Steven Slabbers brengt over drie weken advies uit aan GS over hoe, populair gezegd, om te gaan met verdozing van het landschap in Noord-Holland. „Complimenten uitdelen is leuker dan zeggen 'wat een shitzooi hebben jullie ervan gemaakt'. Maar als ik kijk naar Hollands Kroon en wat er door Enkhuizen en Hoorn langs de Westfrisiaweg is gezet, vallen de vullingen uit mijn kiezen."**

Dat zijn de woorden van de 'park', zoals Slabbers' functie heet. De afkorting staat voor provinciaal adviseur ruimtelijke kwaliteit. De park werkt voor de provincie, maar is niet van de provincie. Hij is onafhankelijk. Leider Lars Voskuil van de PvdA-Statenfractie kijkt uit naar het advies van Slabbers: „En ik durf op voorhand te zeggen, dat wij er enthousiast over zullen zijn."

Hij sprak die woorden uit aan het slot van een webinar dat zijn fractie woensdagmiddag wijdde aan de verdozing en waarop Slabbers een van de sprekers was. Een andere spreker was Tertius Hanekamp, landschapsarchitect en lid van het College van Rijksadviseurs; „Als je door Nederland rijdt, en met name over de snelweg, krijg je het idee dat het landschap bestaat uit dozen. Allerhande prikkels promoten de verdozing. Die is dan ook erg goed gelaagd, zou je kunnen zeggen. We zijn er zelf schuldig aan dat we straks lege winkelstraten hebben en een landschap vol dozen. Ook bij mijn gezin met drie kinderen komt alles aan de deur, heel gemakkelijk."

De rijksadviseurs hebben hun advies al uitgebracht, een jaar geleden. Dat behelst de ruimte niet te gemakkelijk weg te geven. „Het is niet aan de rol te koop en je kunt het er niet zomaar even bijmaken. Toch neemt het landelijk gebied in een tempo van acht hectare per dag af voor allerhande functies." De kern van het advies is data- en distributiecentra te clusteren. Ruim de eenlingen op en reconstrueer de linten. Zorg dat er geen centrum meer gebouwd wordt zonder zonnepanelen erop.

Dat vond Sijas Akkerman, directeur van de Milieufederatie Noord-Holland, een onbegrijpelijk iets. Dat er nog dozen worden neergezet zonder zonnepanelen. „Dat vereist wel bestuurlijke en politieke moed." Die hij 'gulzige' [illegible]

> Clusteren data- en distributiecentra verbetert landschap

ziet ontberen. Dat was Mieke Booij, wethouder in Haarlemmermeer, niet met hem eens: „Niet elke wethouder in Noord-Holland denkt aan geld verdienen met datacenters. Die hebben bredere zorgen, bijvoorbeeld bouwen van woningen."

Haar Haarlemmermeer werd als voorbeeld genoemd van een gemeente die het wel goed aanpakt. Dozen verpakt in groen, op menselijke maat en van architectonische kwaliteit. Anders dan Hollands Kroon, die grond voor 73 euro de vierkante meter weggeeft. „En die gebouwen richting de Afsluitdijk zijn nog eens onwaarschijnlijk lelijk ook", aldus [illegible]

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4911
Extern Zaak ID	1512182
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	32
Omschrijving	Mobiliteit: Uitvoeringsregeling subsidie verbetering toegankelijkheid bushaltes Noord-Holland 2021 (C-agenda M&B 30-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

De provincie hecht grote waarde aan een toegankelijk openbaar vervoer, waardoor ook reizigers met een beperking gebruik kunnen maken van de bus. Daardoor dienen zo veel mogelijk bushaltes toegankelijk te worden gemaakt. De provincie stelt hiervoor € 2 miljoen beschikbaar aan lokale wegbeheerders. Met deze subsidieregeling kunnen er in de gebieden Noord-Holland Noord, Haarlem/IJmond en Gooi en Vechtstreek in totaal ca. 100 toegankelijke haltes worden gerealiseerd.

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. D. Jacobs
BEL/MOB

Telefoonnummer 023 5145242
jacobsh@noord-holland.nl

Verzenddatum
18 NOV. 2020

Kenmerk
1512182/1512253

Uw kenmerk

Betreft: Uitvoeringsregeling subsidie verbetering toegankelijkheid bushaltes Noord-Holland 2021

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: Uitvoeringsregeling subsidie verbetering toegankelijkheid bushaltes Noord-Holland 2021. Op 17 november 2020 hebben wij besloten deze regeling vast te stellen. Het subsidieplafond bedraagt € 2.000.000,-.

De provincie hecht grote waarde aan een toegankelijk openbaar vervoer, waardoor ook reizigers met een beperking gebruik kunnen maken van de bus. Daardoor dienen zo veel mogelijk bushaltes toegankelijk te worden gemaakt. Er zijn hiervoor landelijke normen opgesteld. In het verleden zijn er diverse malen subsidies aan wegbeheerders verleend voor het realiseren van toegankelijke haltes.

Bij de start van de nieuwe concessie Gooi en Vechtstreek in juli 2021 is een aantal nieuwe bushaltes nodig. Daarnaast is er een wens om zowel in dat gebied een aantal bestaande bushaltes toegankelijk te maken als in de concessiegebieden Noord-Holland Noord en Haarlem/IJmond. Met deze subsidieregeling wordt hieraan tegemoet gekomen en kunnen er in totaal ca. 100 toegankelijke haltes extra worden gerealiseerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4896
Extern Zaak ID	1516640
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	33
Omschrijving	Ruimte: Stand van zaken werkzaamheden Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK) (C-agenda RWK 11-01-2021)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	31 oktober 2020
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

Steven Slabbers is als PARK in beginsel voor een periode van 3 jaar (tot 1 januari 2022) aangesteld, voor 2 dagen in de week. Inmiddels is de PARK ruim halverwege deze termijn. Hoogste tijd om een tussenbalans op te maken en vooruit te kijken. Deze tussentijdse balans vat de resultaten van de eerste 22 maanden aan onderzoek en adviezen over ruimtelijke kwaliteit samen en blikt vooruit.



Beste GS en PS, een stand van zaken.

Steven Slabbers

Landschapsarchitect en PARK Noord Holland

1. Aanleiding

Ruim halfweg

Sinds 1 januari 2019 adviseer ik als onafhankelijk Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK) het college van GS van Noord-Holland. Het accent ligt op het agenderend adviseren in zake de grote ontwikkelingen die het landschap van Noord-Holland raken. Daarmee ligt mijn focus op de middellange tot lange termijn.

Als PARK zoek ik aansluiting bij de opgaven en ambities zoals die in de Omgevingsvisie zijn benoemd en/of door GS in het coalitieakkoord 'Duurzaam Doorpakken' zijn neergelegd. Daarin neem ik echter een eigen rol; de focus op de langere termijn maakt dat ik 'voorbij' de tijdshorizon van het coalitieakkoord kijk.

Vanuit mijn onafhankelijke positie kan ik gevraagd en ongevraagd verkenningen/onderzoeken (laten) doen die voor de middellange termijn richting en/of oplossing biedt voor complexe ruimtelijk-economische vraagstukken.

Als PARK ben ik in beginsel voor een periode van 3 jaar (tot 1 januari 2022) aangesteld, voor 2 dagen in de week. Dat maakt dat ik inmiddels meer dan halverwege de termijn ben. Hoogste tijd om een tussenbalans op te maken en vooruit te kijken. Daarmee kom ik tevens tegemoet aan de vraag vanuit PS om inzicht te geven in mijn werkzaamheden tot dusver.

Taakopvatting en benaderingswijze

Een levend landschap is een dynamisch landschap, continu in ontwikkeling. Als PARK koester ik de ontwikkeling en stel ik hierin de ruimtelijke kwaliteit centraal. De centrale opgave is ontwikkelingen zodanig te geleiden dat knelpunten tot een oplossing worden gebracht, kernkwaliteiten behouden blijven en nieuwe kwaliteiten worden toegevoegd, en wel zodanig dat het landschap 'zijn verhaal kan blijven vertellen'.

Als PARK is het ook mijn taak het debat over de ruimtelijke kwaliteit aan te jagen (zie ook H4). **Ruimtelijke kwaliteit draait niet zo zeer om geld, als wel om de juiste aandacht op het juiste moment.**

Als PARK zie ik het als mijn taak er zorg voor dragen dat op het juiste moment aandacht wordt gegeven aan de ruimtelijke kwaliteit én dat die ruimtelijke kwaliteit een volwaardige plaats krijgt in de afweging van belangen.

Als PARK wil ik bestuurders en planontwikkelaars bewegen anders naar opgaven en gebieden te kijken. Vaak gaat achter een vraag een grotere opgave schuil die nog niet wordt herkend. Dikwijls worden opgaven als op zichzelf staand beschouwd terwijl de werkelijke opgave is om opgaven in onderlinge samenhang tot een oplossing te brengen. Te vaak wordt volstaan met een oplossing die mogelijk wel werkt, maar geen waarde toevoegt; die verzuimt om de plek met de oplossing tevens interessanter te maken om te wonen, te werken, te vertoeven en ecologisch veerkrachtiger te maken. In de regel wordt vanuit een programma een concept ontwikkeld, terwijl het zoveel interessanter kan zijn om vanuit een concept tot een programma te komen.

Te vaak wordt vanuit een zekere vooringenomenheid naar gebieden gekeken en vanuit die vooringenomenheid gehandeld. Wie een gebied als 'lelijk eendje' beschouwt zal niet snel geneigd zijn hier veel energie of middelen aan te besteden. **Als PARK wil ik laten zien dat vanuit een iets andere blik het lelijke eendje ook als sierlijke zwaan in de dop kan worden gezien**. Die andere perceptie heeft logischerwijs een ander perspectief tot gevolg.

Observaties van 'a critical friend'

De Engelsen hebben een mooie term voor iemand die hen, vanuit het vertrouwen dat ze de betreffende persoon hebben gegeven, scherp houdt; 'a critical friend'.

In het voortijdig signaleren van 'waar het scherper kan' ligt wellicht de belangrijkste taak van de PARK. De focus van de PARK ligt meer op de middellange en lange termijn dan op de korte termijn. De PARK opereert en observeert meer op afstand. Dit stelt hem in staat de rol van 'critical friend' aan te nemen.

Critical Friend

Uitdrukking

A critical friend can be defined as a trusted person who asks provocative questions, provides data to be examined through another lens, and offers critiques of a person's work as a friend. A critical friend takes the time to fully understand the context of the work presented and the outcomes that the person or group is working toward. The friend is an advocate for the success of that work.

Drie zaken zijn mij als PARK de afgelopen 22 maanden opgevallen:

- "Lokaal wat kan, regionaal wat moet" is een mooie stelling, maar zolang onvoldoende duidelijk is wat regionaal 'moet' heeft deze het gevaar in zich dat deze ook kan worden gezien als legitimatie om zaken van je af te schuiven.
- De integrale benadering komt nog niet echt uit de verf
- Participatie blijft een lastig goed



Wat moet regionaal?

Lange tijd kende de ruimtelijke ordening in ons land een sterk hiërarchische structuur, waarbij van het hogere schaalniveau naar de lagere schaalniveaus werd gekeken. Nationale structuurschema's legden de hoofdlijnen van het beleid vast, provincies werkten deze uit in hun streekplannen en verschaften daarmee kaders aan het lokale beleid. Vervolgens toetste de provincie of met het lokaal beleid voldoende aan de gestelde kaders werd voldaan. Daarmee was de provincie als gebiedsregisseur dé belangrijke schakel tussen nationaal en lokaal ordeningsbeleid. De nieuwe omgevingswet legt vanuit het adagium 'lokaal wat kan, regionaal wat moet' meer verantwoordelijkheid bij de lokale overheden. Daarmee is de provincie minder dan voorheen gebiedsregisseur en verschuift het accent van 'achteraf toetsen' naar 'vooraf inspireren'. 'Lokaal wat kan, regionaal wat moet' is een kernachtig adagium, maar de vraag 'wat moet regionaal' is daarmee nog niet beantwoord.

Het lijkt of bij de kwantitatieve opgaven voor de korte termijn (tot 2030) iedere koek zo 'eerlijk' mogelijk moet worden verdeeld; iedere stad of dorp krijgt zijn woningen, ieder buitengebied zijn energiepark etc.

De programma's voor de korte termijn worden ingevuld en verdeeld, maar de link met de visie voor de middellange en lange termijn is niet altijd helder. Men kan een visie beschouwen als een olifant die het uitzicht belemmert, maar ook als een stip op de horizon die helpt bij het maken van de keuzes voor de korte termijn. **Ik herken nog niet waar de provincie waarlijk de lijnen naar de verdere toekomst uitzet om op basis daarvan keuzes te maken.** De ruimte wordt bewaakt, meer dan dat deze wordt geordend.

Met name het vraagstuk van wonen en werken vergt een visie op de langere termijn. Voor de korte termijn ligt het accent op het ontwikkelen 'binnen bestaand bebouwd gebied' en rond de HOV knooppunten. Het Woningbouwprogramma 2019 raamt de behoefte aan extra woningen voor 2040 in Noord-Holland op circa 202.000 woningen. Het is zeer de vraag of dat allemaal en tijdig binnen bestaand bebouwd gebied (incluis vastgestelde bestemmingsplannen) kan worden gerealiseerd.

Voornoemd woningbouwprogramma maakt onderscheid tussen de woningbehoefte tot 2030 en tot 2040 en tussen 'harde' en 'zachte' plancapaciteit. De harde plancapaciteit voorziet in de ontwikkeling van circa 82.000 woningen. Met uitzondering van de Kop van Noord-Holland is in alle regio's de harde plancapaciteit ontoereikend tot volstrekt ontoereikend om aan de woningbehoefte tot 2030 te voldoen. Voor de woningbehoefte tot 2040 moet een stevig beroep worden gedaan op de zachte plancapaciteit die, zoals de naam al aangeeft, zacht is. **Dat maakt het niet ondenkbaar tot waarschijnlijk dat op termijn het onontkoombaar zal blijken dat op aanzienlijke schaal nieuwe locaties tot ontwikkeling worden gebracht.** We weten ook dat het traject om van onbestemd bouwland via bestemd woongebied tot gerealiseerd woon-werkgebied te komen tenminste 10 jaar vergt. Willen we in 2030 de slag kunnen maken dan moeten we nu al gaan nadenken over waar die nieuwe woon-werklocaties moeten komen en waar we lering kunnen trekken uit de VINEX-operaties die rond de eeuwwisseling hun beslag hebben gekregen. Die lering heeft ook betrekking op programma, dichtheden, binding met en bereikbaarheid van het centrum, relatie met het buitengebied, energieneutraliteit en circulariteit.

Die visie op de lange termijn is ook nodig om de samenhang tussen wonen, werken, mobiliteit en bereikbaarheid scherper te krijgen. Om de dagelijkse pendel, die in hoge mate verantwoordelijk is voor de verkeerscongestie, enigszins in toom te houden is het wenselijk vooral daar te bouwen waar werk is.

Een voorbeeld van een recente ontwikkeling waar ik als PARK de regionale sturing node mis is de Regionale Energiestrategie. De tussentijdse producten leren dat ofschoon men serieus zijn best heeft gedaan hierin de ruimtelijke kwaliteit positie te geven dit slechts beperkt in het resultaat zover tot uitdrukking komt.

De integrale benadering

De integrale benadering komt nog niet altijd goed uit de verf. De Agenda Vitaal Landelijk gebied mondt uit in een visie Recreatie&Toerisme, een Voedselvisie en een Masterplan Biodiversiteit. Los van het feit dat die drie componenten in onderlinge samenhang moeten worden beschouwd blijven zo belangrijke vraagstukken ten aanzien van een vitaal landelijk gebied buiten beeld. Wat is de invloed van de energietransitie, de kringlooplandbouw, het stikstofbeleid (het adviescollege Stikstofproblematiek heeft 8 juni geadviseerd dat de stikstofuitstoot in 2030 moet zijn gehalveerd en dat een verplichte uitkoop van boerenbedrijven nabij natuurgebieden onontkoombaar is) op de toekomst van het buitengebied?

Participatie is een lastig goed

De nieuwe omgevingswet die in 2021 in werking treedt stimuleert vroegtijdige participatie om tijdig belangen, meningen en creativiteit op tafel te krijgen. De Omgevingswet verplicht tot participatie bij de opstelling van een omgevingsvisie, -plan en -vergunning, bij het opstellen van een programma en bij het voorbereiden van een projectbesluit. De 'evaluatie totstandkoming omgevingsvisie' (voorjaar 2020) adviseert grote projecten vaker met inwoners te doen maar ook dat de provincie met deze werkwijze selectief moet zijn gezien het beslag op capaciteit en middelen.

In de huidige vorm blijkt participatie bij de verschillende groepen geregeld tot gemengde gevoelens te leiden. **De bestuurder stelt vragen bij de effectiviteit waarmee menskracht en middelen zijn ingezet, de burger herkent zijn inbreng onvoldoende terug in het uiteindelijk resultaat en de expert ervaart niet dat zijn professionele inbreng voldoende op waarde is gewogen.**

Bij participatie zitten partijen verschillend in het proces. Het denken van de burger vertrekt veelal vanuit het eigen belang waar de overheid waakt over het algemeen belang. En dat algemeen belang is niet gelijk aan de optelsom van individuele belangen.

Maar ook anderszins is er verschil in perceptie. De doorsnee burger is zich minder bewust van de dynamiek van zijn

omgeving. Deze ervaart het landschap veelal als iets 'dat er altijd zo is geweest en altijd zo moet blijven'. Vaak is zijn bijdrage meer gericht op het beperken van de schade dan op het ontwikkelen van kansen. Overheden kennen in de regel een meer ontwikkelgerichte attitude, waarbij het denken niet alleen is gericht op het behouden van kwaliteiten, maar ook op het scheppen van nieuwe condities en het ontwikkelen van nieuwe perspectieven.

Participatie vergt veel van de provincie, zowel in menskracht en tijd als in middelen. Met de Nieuwe Omgevingswet neemt de druk op de provincie om participatie in het traject van planvorming tot besluitvorming op te nemen toe. De vraag hoe daar vorm aan te geven behoeft op korte termijn een beantwoord.

Een deel van deze observaties klinkt, wellicht in een minder uitgesproken vorm, door in de adviezen die ik de afgelopen 20 maanden heb gegeven. Ze zijn echter in belangrijke mate leidend in mijn voorgenomen agenda voor de periode tot 31 december 2021.

2. Terugblik op de PARK agenda oktober 2019

Oktober 2019 heb ik het college van GS mijn agenda 2019-2021 gepresenteerd. Ofschoon men de onderwerpen mogelijk wat aan de politieke kant vond kon GS met de agenda instemmen.

In deze agenda stonden vijf onderwerpen centraal:

1. Toekomst van de veenweiden
2. Strategisch kompas energietransitie en energie-infrastructuur
3. Ruimtelijke kwaliteit Haarlemmermeerpolder
4. Uitbreiding aan de dorpsranden
5. Visie op recreatie

(In de agenda 2019-2021 waren de onderwerpen 4 en 5 samengebracht in het project stad-rand-land, in de uitwerking zijn zij apart ontwikkeld, hetgeen in afzonderlijke adviezen heeft geresulteerd).

Ad 1 Toekomst van de veenweiden

Bij de presentatie van de agenda was de gedachte om Laag-Holland als casus uit te werken. In dit veenweidelandschap komen de opgaven op het gebied van stikstofbinding, terugdringen CO2 uitstoot, tegengaan bodemdaling, versterken van de biodiversiteit, transitie van de landbouw, waterberging en -waterkwaliteit en recreatie & toerisme samen. Dat biedt bij uitstek de mogelijkheid te tonen hoe deze opgaven met elkaar verbonden kunnen worden.

Bij de presentatie gaf ik aan dit project getrapt te willen ontwikkelen, startend met het verkennen van het draagvlak bij de diverse partijen om -bij gebleken draagvlak- gezamenlijk een Plan van Aanpak te ontwikkelen. Bilaterale overleggen met regio, gemeenten, hoogheemraadschap, LTO en Landschap Noord-Holland leerden dat partijen ambivalent tegenover het Initiatief stonden. Zij vreesden bij meerderheid dat dit het reeds ingang gezette gebiedsproces in de wielen zou rijden.

Daarop is de aandacht verlegd naar het Groene Hart, waar ik met de PARK-en van Zuid-Holland en Utrecht ontwerpend onderzoek heb laten verrichten naar de mogelijkheden om in het Groene Hart de bodemdaling en CO2 uitstoot te stoppen dan wel vergaand te reduceren. Dit onderzoek (verricht door Sant & Co/ Fabrications in samenwerking met de kennisinstellingen Deltares, WUR, Veen Innovatie Centrum en de betrokken waterschappen) heeft een rijke oogst aan feiten en perspectieven opgeleverd.

Belangrijkste ontdekking van deze studie is dat het Groene Hart verre van homogeen is. De diversiteit in bodem blijkt veel groter dan vaak gedacht. Van plek tot plek varieert de dikte van het veenpakket, de samenstelling van het veen, het al dan niet aanwezig zijn van een afdekkend kleidek, maar ook de beschikbaarheid van water en de kwaliteit van het water. Ook de externe omstandigheden variëren, als de nabijheid van de stad, de eigendomssituatie en niet in de laatste plaats de visie van de boer/ondernemer/terreinbeheerder.

Hoofdconclusie is dat de sleutel voor het terugdringen van bodemdaling en CO2 uitstoot ligt in het waterbeheer. Idealiter wordt het waterpeil afgestemd op het bodemprofiel en wordt het landgebruik afgestemd op het waterpeil en op de visie van de ondernemer/beheerder.

De koppeling tussen bodem, water en de visie van de boer/ terreinbeheerder kan leiden tot een nieuw evenwicht tussen veen en weide, waarbij zowel de veenbodem als het beeld van een open agrarisch land wordt behouden. **Een strategie van 'functie volgt peil en peil volgt bodem' biedt kansen om in het gebied het hemelwater langer vast te houden en tot een fijner geschakeerd landschap te komen, met twintig tinten groen en een versterkte biodiversiteit.** Daarmee kan dit gebied ook aan kracht als recreatief uitloopgebied voor de stedeling winnen.

Download het gehele pleidooi op noord-holland.nl/park

Ad 2 Strategisch kompas energietransitie

Het draait in de energietransitie om de opwekking van duurzame energie én om de distributie van die energie. Ofschoon het coalitieakkoord het belang van beiden benadrukt - *"De energietransitie vergt een goede energie-infrastructuur, wij zetten ons hiervoor in"*- ligt in de RES'en de focus op de opwek tot 2030.

Vanuit de ruimtelijke kwaliteit is een visie op de ontwikkeling van de energieinfrastructuur essentieel. Deze is bepalend voor een aantal energiekeuzen waar Noord-Holland op korte termijn voor staat en zal sturend blijken voor de ruimtelijke ontwikkeling op de lange termijn. Het PBL stelt dat de beschikbaarheid van energie in de toekomst leidend zal zijn in de ruimtelijke ontwikkeling. Daarmee reikt de ruimtelijke doorwerking van het energienetwerk verder dan de zichtbare aanwezigheid van windturbines en/of zonnevelden. Minstens zo belangrijk is de ruimtelijke ontwikkeling die het energienetwerk entameert. Het energienetwerk vormt een conditie waarmee de Provincie direct de mate van gebiedsdynamiek kan beïnvloeden, waarmee regio's meewind kan worden gegeven of juist in de luwte kunnen worden gehouden. **Dat maakt het energienetwerk tot een machtig instrument om op provinciale doelen te sturen.**

Het huidige energienetwerk is het resultaat van een voortdurend aanpassen van hetgeen er al lag. Energiedeskundigen benadrukken dat de grenzen van het ad-hoc uitbreiden op het bestaand systeem zijn bereikt en waarschuwen dat dit systeem in de toekomst onvoldoende robuust en daarmee storingsgevoelig zal blijken.

Maar het is ook de omschakeling van een centrale energieopwekking naar een decentrale opwekking die noopt tot een fundamentele herziening van de backbone van het energienetwerk. Nu nog wordt stroom grotendeels centraal geproduceerd in grote elektriciteitscentrales. Dikke kabels transporteren geweldige hoeveelheden stroom naar schakelkasten die het onderverdelen in een steeds fijner netwerk. Nu we van de kolen en het gas af moeten zijn de nieuwe leveranciers sterk in opkomst: windparken, zonneparken en zonnepanelen op individuele daken.

Bij zo een decentrale opwekking past voornoemde structuur veel minder, want daarbij is juist op het platteland het netwerk ijl, met weinig kabels die bovendien dun zijn. En juist daar verrijzen de zon- en windparken. Maar het duurt jaren voor daar de benodigde kabelstructuur is aangelegd. **De duurzame energieopwekking moet in balans worden gebracht met de ontwikkeling van de energiedistributie.** Dat roept de vraag op hoe we het huidige systeem slim kunnen omvormen naar het systeem dat we na 2030 nodig gaan hebben, wetende dat na 2030 mogelijk ook waterstof als energiedrager beschikbaar komt.

Om op deze en andere vragen het begin van een antwoord te verkrijgen heb ik H+N+S samen met de TU Delft gevraagd studie te verrichten naar de ontwikkeling van energie uit zon en wind in relatie tot de (onder- en bovengrondse) energie-infrastructuur. Deze studie (Energienetwerk en Ruimte) vormde de onderlegger voor het advies dat ik in maart 2020 over de RES'en heb uitgebracht.

De studie is te vinden op noord-holland.nl/park

Ad 3 De ruimtelijke kwaliteit van de Haarlemmermeerpolder

De Haarlemmermeerpolder is een polder is transitie. De 'boerenpolder' van weleer wordt in rap tempo doorontwikkeld tot logistiek knooppunt, woongebied en energieleverancier. In die dynamiek was de ruimtelijke kwaliteit in de diverse afwegingen van ondergeschikt belang. Wie vandaag de polder bezoekt ziet hoe snel deze transitie zich voltrekt en hoe hiermee haar oorspronkelijke kernkwaliteiten (ringvaart, orthogonale basisstructuur, weidsheid en verre zichten) onder druk staan of binnenkort onder druk komen te staan. Het ruimtelijk raamwerk waarmee de polder na de drooglegging is ingericht en de groenstructuren die daarbij zijn aangelegd blijken te fragiel om de grote ontwikkelingen die nu plaatsvinden te kunnen accommoderen. Dit heeft geleid tot een aanzienlijke fragmentatie en verlies aan identiteit. **In weinig gebieden in Noord-Holland is disbalans tussen economische ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit zo knellend als in de Haarlemmermeer.**

Het provinciaal belang van een economisch, ecologisch en ruimtelijk sterke Haarlemmermeerpolder is evident. Deze polder:

- Beslaat een aanzienlijk deel van Noord-Holland Zuid en bepaalt daarmee voor een groot deel het landschap van Noord-Holland.
- Huisvest één van de grootste luchthavens van Europa en is daarmee een spin in het logistiek web, een grote werkgever en een krachtige economische motor.
- Vormt een essentiële schakel in de ecologische, recreatieve en logistieke west-oost verbindingen: tussen kustzone, groenblauwe scheggen van Amsterdam en Gooi en Vechtplassen.

De Haarlemmermeerpolder kampt met een negatieve connotatie. **Zij wordt al snel opgevat als een gebied waar weinig aan te verprutsen valt en waar derhalve veel mogelijk is.** Met dat laatste ben ik het eens, met het eerste ben ik het ernstig oneens. Het is zonneklaar dat de ruimtelijke kwaliteit van de Haarlemmermeerpolder onder druk staat. Tegelijkertijd kan die dynamiek de 'reddingsboei' voor de ruimtelijke kwaliteit zijn. De grote opgaven die op de Haarlemmermeerpolder afkomen -de groei van Schiphol, verbeterde bereikbaarheid, woningbouw, uitbreiding logistiek, energietransitie- kunnen worden opgevat als een bedreiging van de ruimtelijke kwaliteit, maar ook als vehikel om nieuwe kwaliteit aan de polder toe te voegen.

Men kan de Haarlemmermeerpolder beschouwen als 'lelijk eendje', als een drooglegging die van meet af aan is bepaald door financieel gewin en kampt met een gebrek aan aandacht voor ruimtelijke kwaliteit. Maar even zo goed kan men de drooglegging van de Haarlemmermeer zien als een 'reuzewerk', dat mogelijk werd op het moment dat in plaats van de windmolens stoomgemalen konden worden ingezet die met iedere slag 64.000 liter water op de ringvaart uitsloegen.

De Haarlemmermeerpolder heeft alles in zich om te worden doorontwikkeld tot een 'Beemster XXL', tot een trots erfgoed dat de ruimtelijke kwaliteit van de Provincie verrijkt en bijdraagt aan het plezier om in deze provincie te wonen, te werken, te ontspannen en haar biodiversiteit versterkt.

Mijn doelen ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit laten zich goed aan de hand van de metafoor 'schilderij-lijst-kamer' inzichtelijk maken. Het schilderij is het ontginningsstramien, de orthogonale basisstructuur. De lijst wordt gevormd door de ringvaart. De kamer is de omgeving waarin de Haarlemmermeerpolder ligt. **Bij iedere ontwikkeling gaat het om de herkenbaarheid van het ontginningsstramien, de herkenbaarheid van de ringvaart als samenbindende structuur en de samenhang met de omgeving.**

De uitdaging is om de economische motoren aan te wenden om de ruimtelijke kwaliteit hernieuwde kracht bij te zetten. Vanuit die gedachte hebben Provincie en gemeente het afgelopen jaar gezamenlijk het initiatief genomen voor de ontwikkeling van het Atelier Haarlemmermeer Oost, waaraan ook de grote spelers in het gebied deelnemen en waarin ook de PARK zijn rol neemt.

Ad 4 Uitbreiding aan de dorpsranden

De verdunning van de huishoudens, de veranderende woonwensen en de aanwas van de bevolking nopen tot zowel een uitbreiding van het woningaantal als tot een aanpassing aan het woningaanbod. De boodschap van het coalitieakkoord is helder: de ruimte daartoe moet vooral binnen bestaand stedelijk gebied worden gevonden.

> *"De uitbreiding van het aantal woningen en bedrijvigheid moet vooral binnen bestaand bebouwd gebied plaatsvinden. Incidenteel is aan de randen van de kernen, onder voorwaarden van klimaatneutraliteit, circulariteit en landschappelijke inpassing, kleinschalige woningbouw mogelijk. Initiatieven daartoe worden ter beoordeling aan de PARK en ARO voorgelegd".*

Woningbouw aan de randen

Om als Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit Noord-Holland hierop adequaat te kunnen acteren heb ik de bureaus Urhahn (stedenbouw en strategie) en Middelkoop (ruimtelijke ontwikkeling en volkshuisvesting) gevraagd samen ontwerpend onderzoek te verrichten naar de uitbreidingsmogelijkheden bij kleine kernen. De onderzoeker van bureau Middelkoop is tevens lid van de ARO, waarmee ook die connectie is geborgd. De resultaten van dit onderzoek vormen de onderlegger van het advies dat ik in augustus 2020 heb uitgebracht.

Uitbreiding aan de randen is alleen denkbaar wanneer:

- Er geen uitsluitingsgronden zijn, denk aan de Natura 2000 gebied.
- Er sprake is van een aantoonbare behoefte die nog niet door andere plannen wordt gedekt.
- De maatschappelijke winst- en verliesrekening een batig saldo kent. Naast de grondexploitatie zijn de leefbaarheidsimpuls en de ruimtelijke kwaliteit onderdelen van deze maatschappelijke winst- en verliesrekening. **De ontwikkeling moet de ruimtelijke kwaliteit van de rand, de overgang naar het landelijk gebied en de connectie tussen kern en buitengebied substantieel verbeteren.**

Ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit geeft voornoemd onderzoek '12 gouden regels' aan de hand waarvan de overgang aan kwaliteit kan winnen. Deze regels hebben betrekking op:

- de maat en schaal van het landschap,
- de wijze waarop landschappelijke structuurlijnen in de uitbreiding kunnen worden opgenomen,
- de oriëntatie op het landschap,
- de relatie met de dorpskern,
- de ontwikkeling van een groen raamwerk





Deze regels sluiten nauw aan op hetgeen de ARO hierover in het jaarverslag 2019 noteert over de kwaliteit van en de regio op dorpsranden.

> *"Je zou altijd moeten streven naar een transparante en recreatief toegankelijke groenrand, als verplicht onderdeel van dit soort ontwikkelingen. Transparant, om 'schaamgroen' te voorkomen. Je moet juist zorgen dat deze ontwikkelingen een relatie hebben met het landschap. Recreatief toegankelijk, omdat door een openbaar pad langs de buitenzijde van privépercelen de dorpsrand zich niet als achterkant, maar als representatieve voorkant zal ontwikkelen. En verplicht, omdat je daarmee forceert dat het al vanaf het begin een plek krijgt in de exploitatie. Als deze groenzone dan ook nog de biodiversiteit van het dorpsmilieu verbindt aan het landschap, dan zitten we helemaal goed".*

De gehele studie 'over de rand' is op noord-holland.nl/park te bekijken.

Ad 5 De recreatieve betekenis van het buitengebied

Dit onderwerp kende een directe en een indirecte aanleiding. De directe aanleiding is dat het coalitieakkoord aangaf dat de provincie Noord-Holland een Visie Recreatie & Toerisme op gaat stellen.

De indirecte aanleiding zit in de veranderende stad-land verhouding. Nu het beleid er op is gericht om nieuwe woon- en werkgebieden zo veel als mogelijk binnen bestaand bebouwd gebied te realiseren zien we dat onze steden en dorpen steeds verder verdichten, steeds intensiever worden ingericht. **Die intensieve stad gaat alleen werken bij de gratie van een fantastisch ingericht en goed bereikbaar buitengebied**. De stedeling is voor rust en ruimte, ontspanning, verkoeling en natuurbeleving in toenemende mate op het buitengebied aangewezen.

De corona-tijd toont eens te meer het belang van het buitengebied voor recreatie en toerisme aan. Men trekt in grote getalen naar het buitengebied om daar te ontspannen en dit jaar gaan meer mensen in eigen land op vakantie.

Een fantastisch ingericht buitengebied'. Dat klinkt goed, maar we weten nauwelijks wat 'de stedeling' van het buitengebied verwacht. Er is weinig bekend over het recreatiegedrag en de recreatiewensen anno 2020. Bijna al het recreatieonderzoek dateert uit de jaren tachtig van de vorige eeuw (Beckers, Lengkeek, Mommaas), maar de wereld is sindsdien wel veranderd. Daarom heb ik Flux, een jong bureau op het gebied van landschap en stedenbouw, hier verkennend onderzoek naar laten doen.

Mede op basis van dit onderzoek heb ik in juni 2020 een advies uitgebracht ten aanzien van de op te stellen visie Recreatie en Toerisme. Belangrijkste aanbevelingen die in dit advies zijn uitgewerkt zijn:

- Kijk niet alleen naar de eigen terreinen maar ontwikkel een provincie-brede visie.
- Het recreatiegedrag heeft zich de laatste decennia enorm verbreed, betrek in de visie recreatie en toerisme ook de meer recent ontwikkelde recreatievormen.
- Differentieer op basis van de landschappelijke verscheidenheid.
- Blijf investeren in een verbeterde bereikbaarheid en toegankelijkheid.
- Investeer in de modernisering van de recreatiegebieden van de vorige eeuw.
- Zet niet in op de ontwikkeling van nieuwe recreatieterreinen 'pur sang' maar op een optimale benutting van meekoppelkansen.
- Faciliteer het 'dichterbij reizen'.
- Ga in de visie Recreatie & Toerisme ook in op de rol van de uitbater.

Lees het advies op noord-holland.nl/park

3. Buiten de agenda om

Deze agenda 2019-2021 agendeerde onderwerpen die ik toen als prioritair beschouwde. Nadien hebben zich nieuwe ruimtelijke vraagstukken aangediend die een advisering behoefden. Dat betrof:

1. Advies inzake de aanleg van nieuw bos en houtige landschapselementen
2. Een advies over de plaatsing van kleine windturbines, tot een ashoogte van 15 meter
3. Adviezen over de ontwikkeling van het recreatiepark Enkhuizerzand
4. Reactie op de Ontwerp-NOVI
5. Een advies over de nominatie van het Groene Hart als onderwerp van de landschapstriënnale 2023

Ad 1 Aanleg nieuw bos en houtige landschapselementen

In haar kamerbrief 'ambities en doelen voor de bossenstrategie' (februari 2020) ontvouwt minister Schouten de gezamenlijke bossenstrategie van Rijk en Provincies.

Om de biodiversiteit te herstellen en de afspraken uit het klimaatakkoord ten aanzien van de CO2 uitstoot na te komen willen Rijk en Provincies voor 2030 het bosareaal met 10% (37.000 ha) uit breiden. De bossenstrategie streeft ook naar uitbreiding van 'bomen buiten bos'. Een toename van houtwallen, struiken, heggen en losse bomen moet de achteruitgang van de biodiversiteit in het landelijk gebied keren. Daarbij kunnen zij belangrijk bijdragen aan versterking van de ruimtelijke identiteit en cultuurhistorisch bepaalde karakteristieken.

De samenleving toont in meerderheid een ambivalente houding jegens bos. **Bestaande bossen worden hogelijk gewaardeerd, maar zodra de aanleg van nieuw bos aan de orde komt is de reactie veelal afhoudend, 'wat doet dat vermaledijde bos in mijn open landschap?'**.

In mijn advies (juli 2020) pleit ik voor het omarmen van de

doelstelling om het bosareaal voor 2030 met 10% uit te breiden en ook op grote schaal houtige landschapselementen aan te brengen. Dit biedt de mogelijkheid de eigenheid van de verschillende landschapstypen sterker aan te zetten, landschappelijke structuren hernieuwde kracht bij te zetten, de recreatieve uitloopmogelijkheden te verruimen en de biodiversiteit te versterken.

Waar enigszins mogelijk moet de aanleg van bos en houtige landschapselementen worden gecombineerd met andere opgaven, als het vastleggen van stikstof en CO2, het tegengaan van de verdroging van de veengebieden, een versterkt klimaatadaptieve inrichting van het buitengebied, energietransitie en de omschakeling naar kringlooplandbouw.

Niet elke plek is geschikt voor de aanleg van nieuw bos of het toevoegen van landschapselementen. In extreem open landschappen, in waardevolle weidevogelgebieden of in gebieden met andere belangrijke natuurwaarden en in werelderfgoedgebieden moet men de aanleg van bos of houtige landschapselementen niet willen, tenzij men hierbij kan aansluiten op de oorspronkelijke structuur. Ook wanneer men die gebieden als potentiële locaties uitsluit blijft er nog genoeg ruimte om in Noord-Holland tot 10% uitbreiding te komen. Deze ruimte ligt voor een belangrijk deel buiten het natuurnetwerk. Daar bieden nieuwe bossen kansen om de ruimtelijke kwaliteit te versterken.

De bosnotitie toont welke gebieden in Noord-Holland voor de aanleg van bos en/of houtige landschapselementen in aanmerking komen. **Verschillende gebieden kennen verschillende condities en lenen zich voor verschillende typen bos.** Sommige gebieden liggen in de nabijheid van stedelijk gebied waar andere gebieden meer in de luwte liggen. Maar ook bodem en water(kwaliteit) verschillen van plek tot plek. Die verschillen in conditie bieden de mogelijkheid om in Noord-Holland een breed pallet aan bostypen tot ontwikkeling te brengen, variërend van (nat) duinbos in de kwelzone van de binnenduinrand, tot natuurbos langs natuurverbindingen, moerasbos in de kleine droogmakerijen van Waterland, parkbos in de duinzoom, stadsbos in de scheggen van Amsterdam, polderbos in de Haarlemmermeer en Wieringermeer.

Download de bosnotitie op noord-holland.nl/park

Ad 2 Kleine windturbines in het buitengebied

De provincie werkt aan een voorstel om de ontwikkeling van kleine windturbines op een 'agrarisch bouwperceel' of op een 'bouwperceel waar een stedelijke functie is toegestaan' mogelijk te maken.

De ruimtelijke impact van deze relatief kleine turbines is van een andere aard dan die van de grote turbines. Met een ashoogte van 15 meter zijn zij nauwelijks hoger dan een fors uitgegroeide boom. Dat maakt dat zij minder dominant aanwezig zijn en ook over minder grote afstand zichtbaar zijn. Anders dan bij de grote turbines maakt de schaal van de micro-turbine een landschappelijke inpassing mogelijk. De beperkte hoogte maakt dat de turbine zich tot zijn omgeving kan verhouden, aansluiting kan vinden bij de maat van de directe omgeving. Daarmee hoeft de turbine geen 'einzelgänger' in het landschap te zijn maar kan deze worden opgenomen in het landschap. Daarmee lenen deze kleine turbines zich mogelijk ook voor toepassing in fijnmazige landschappen, waar grote turbines eigenlijk niet wenselijk zijn. Ook in mentaal opzicht is de impact anders, bij deze kleine turbines kan het verband tussen opwek en gebruik worden begrepen.

De ruimtelijke impact van de microturbine mag dan op individueel niveau beperkt zijn, ook van een kleine ingreep die vaak wordt herhaald gaat een grote ruimtelijke werking uit. Met ruim 6000 agrarische bouwpercelen en een onbekend aantal percelen met een stedelijke is de kans groot dat die ogenschijnlijk kleine ingreep toch een groot effect heeft op de ruimtelijke kwaliteit van het buitengebied van Noord-Holland. Reden om hier beleidsmatig niet te lichtzinnig over te denken.

In mijn advies van augustus 2020 heb ik aangegeven dat vanuit de ruimtelijke kwaliteit de ontwikkeling van een micro-turbine aan drie randvoorwaarden zou moeten voldoen:

- Er moet sprake zijn van een directe koppeling tussen opwek en afname, het gaat om energie 'voor eigen gebruik'.
- De turbine moet ook ruimtelijk aan het bouwperceel zijn gerealiseerd, het vormt geen autonome toevoeging aan het perceel maar moet op een vanzelfsprekende wijze in het perceel zijn opgenomen.
- De aanwezigheid van de turbine mag geen negatieve invloed hebben op onderscheidende gebiedskwaliteiten, denk aan waardevolle vogelweidegebied of werelderfgoedgebied.

Idealiter vormt de ontwikkeling van de turbine daarbij tevens:

- Een vehikel om bestaande kwaliteiten te versterken of nieuwe kwaliteit toe te voegen.
- Onderdeel van een breder transformatieproces op bedrijfsniveau.

Vanuit bovenstaande criteria én kansen zijn er naar mijn mening -buiten de waardevolle weidevogelgebieden en het werelderfgoed- mogelijkheden voor agrarische bouwpercelen en voor die bouwpercelen met een stedelijke functie waar al een sterk groen raamwerk aanwezig is of kan worden ontwikkeld.

Voor agrarische bedrijven kan de plaatsing van een dergelijke windturbine een welkome aanvulling op de inkomsten vormen en passen in een omvorming van de bedrijfsvoering waarbij landbouw en natuur meer met elkaar in balans worden gebracht. **Met een ashoogte van 15 meter passen zij binnen de schaal van een modern agrarisch bedrijf, dat veelal wordt gekenmerkt door kloeke bedrijfsgebouwen, voedersilo's en een volwassen erfbeplanting.**

Derhalve heb Ik geadviseerd om -onder voorwaarden- positief te staan tegen de ontwikkeling van deze micro-turbines op agrarische bouwpercelen gelegen buiten waardevol weidevogelgebied of werelderfgoed. De voorwaarden hebben betrekking op het volgende:

- De plaatsing van de micro-turbine wordt pas toegestaan nadat alle mogelijkheden voor de opwekking van zonne-energie op de daken van het bedrijf zijn benut.
- Niet meer dan 1 turbine met een hoogte van maximaal 15 meter per bedrijf.
- Deze wordt óp het erf gesitueerd.
- Het erf wordt voor minimaal 70 % omkaderd met een houtsingel van tenminste 6 meter breedte, welke uit mag groeien tot een hoogte van 9 meter (laagste punt rotorblad).
- Aanwezige erfbeplanting mag niet worden ontmanteld teneinde de windvang te bevorderen.
- In bijzondere provinciale landschappen is extra aandacht voor de ruimtelijke inpassing noodzakelijk, hier moet een inpassingsvisie aantonen dat de ontwikkeling van de micro-turbine de aanwezige landschappelijke kwaliteiten niet aantast.

Daarbij heb ik geadviseerd deze ontwikkeling na 2 jaar te evalueren. Dan zal blijken of aanscherping wenselijk dan wel verruiming van de regelgeving mogelijk is, bijvoorbeeld door ook deze windturbines ook bij andere groen omkaderde stedelijke bouwpercelen in het buitengebied (denk aan rioolwaterzuiveringen, recreatieparken, afvalverwerkingsbedrijven) mogelijk te maken.

Ad 3 Recreatieterrein Enkhuizerzand

In 2019-2020 is tweemaal advies uitgebracht over de verblijfsrecreatieve ontwikkeling aan het Enkhuizerzand. Deze adviezen vormen 'een vreemde eend in de bijt'. Het betreft geen agenderende adviezen ten aanzien van 'de grote ruimtelijke opgaven die op de middellange en lange termijn het landschap van Noord-Holland raken'. Het zijn adviezen over een concrete en acute herontwikkeling van een kwetsbaar deel van

de historische IJsselmeerkust. Deze vormt een structuurlijn van provinciaal belang. Reden om met nadruk aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit te vragen.

De bijzondere kwaliteiten van dit deel van de IJsselmeerkust worden gevormd door:

- De ligging van Enkhuizen direct aan het water
- De aanwezigheid van de Zeemuur, bijzonder element in de Westfriese Omringdijk
- Het zicht vanaf de Zeemuur op het water en het zicht op de historische binnenstad van Enkhuizen vanaf het water
- De kustlijn van 'kapen' en 'baaien'.

De gemeente wil het gehele Enkhuizerzand, van oorsprong een buitendijks gelegen zandplaat, een kwaliteitsimpuls geven. Dit moest financieel mogelijk worden gemaakt door de herontwikkeling van het verouderd campingcomplex tot een recreatiepark met ca 200 vakantiewoningen.

Het eerst ingediende plan was te massaal en vormde een te grote inbreuk op het spel van 'kapen' en 'baaien'. Het park werd tot zover buitendijks ontwikkeld dat het tot voorbij het Zuiderzeemuseum zou reiken. Daarmee zou het Zuiderzeemuseum in de luwte van het park komen te liggen en zou de relatie met het water ernstig aan kracht inboeten. Ook leidde dit plan tot een verlies van het zicht op het water vanaf de Zeemuur en tot een volledige privatisering van de oever van dit deel van de IJsselmeerkust.

Daarop zijn in het advies de criteria geformuleerd waaraan het plan zou moeten voldoen wil het recht doen aan de ruimtelijke kwaliteit:

- De ontwikkeling moet de bestaande oeverlijn als uitgangspunt nemen om te voorkomen dat het het Zuiderzeemuseum 'in de schaduw zet'.
- De ontwikkeling mag er niet toe leiden dat vanaf het water gezien de historische binnenstad in de nieuwe situatie schuil gaat achter 'een zee van huisjes'.
- Vanaf de Zeemuur moeten tenminste 3 brede vensters op het IJsselmeer open blijven.
- Richting het Zuiderzeemuseum dient de bouwhoogte beperkt te blijven.
- Het gebied moet herkenbaar blijven als een buitendijkse ontwikkeling, dat betekent dat een integrale ophoging hier niet wenselijk is en dat moet worden gezocht naar een meer ontspannen en informele ordening van de woningen.
- De oeverlijn dient als collectieve kwaliteit openbaar toegankelijk te blijven.

Daarop is een nieuw plan ingediend met 160 woningen dat aan bovenstaande criteria voldoet.

Het advies is in te zien op noord-holland.nl/park

Ad 4 Reactie op Ontwerp Nationale Omgevingsvisie

Ook dit advies van september 2019 is afwijkend, omdat het geen advies aan GS betreft, maar een advies -op persoonlijke titel- aan de opstellers van de Ontwerp Nationale Omgevingsvisie (juni 2019). Ofschoon het een reactie op eigen titel betrof is deze wel kortgesloten met de ambtelijke reactie.

In mijn reactie constateer ik dat de Ontwerp NOVI meer agendeert dan activeert. **De ambities zijn redelijk concreet, maar de middelen die worden ingezet om de gestelde doelen te bereiken blijven abstract.** Het zou winst betekenen wanneer definitieve NOVI de link tussen 'wat willen we bereiken' en 'hoe gaan we dat samen doen' weet te versterken.

De Ontwerp NOVI werkt de grote opgaven afzonderlijk in een toekomstperspectief uit, waarbij voor elke opgave voldoende ruimte beschikbaar lijkt om deze tot een oplossing te brengen. Een samenhangend toekomstperspectief waarbij de opgaven met elkaar verbonden worden ontbreekt. Mogelijk dat er per opgave voldoende ruimte beschikbaar is, maar alle opgaven tezamen dwingen toch echt tot keuzen in het ruimtegebruik en daarmee in de ruimtelijke ordening. De Ontwerp NOVI lijkt de keuzes op nationale schaal uit de weg te gaan, terwijl dat de essentie van een Nationale OmgevingsVISIE zou moeten zijn.

De Ontwerp NOVI zet in op een landschap dat met zijn tijd mee kan gaan en waarin nieuwe ontwikkelingen dusdanig worden ingevoegd dat bestaande kwaliteiten behouden blijven en nieuwe kwaliteit wordt toegevoegd.

Dat laatste deel van de ambitie is weinig uitgewerkt. Hoe zorgen we dat bij de inpassing van nieuwe ontwikkelingen het perspectief niet alleen is gericht op het beperken van de schade, maar ook en vooral op het ontwikkelen van nieuwe kwaliteit? Graag had ik de opgave 'toevoegen van nieuwe kwaliteit' in de NOVI sterker voor het voetlicht gebracht gezien als ook de wijze waarop partijen hier gezamenlijk gestalte aan kunnen geven. Hoe kan de economische ontwikkeling worden aangewend om de ruimtelijke kwaliteit een nieuwe boost te geven?

De Ontwerp NOVI geeft veel aandacht aan de energietransitie. De insteek is helder: windturbines worden zoveel mogelijk op zee geplaatst, en waar ze toch op land moeten, dan zo veel mogelijk geclusterd. En de aanleg van zonneparken in het landschap wordt zoveel mogelijk beperkt. Dit veronderstelt een sterke regie van de betrokken overheden die op gespannen voet staat met het RES-traject dat sterk 'bottom-up' is gericht.

In mijn reactie bepleit ik een energievisie op het niveau van het Rijk die voorkomt dat de energieparken straks als een niesbui over ons landschap worden uitgespreid. Concentreren in gebieden waar het past biedt de mogelijkheid tot vrijwaren van gebieden waar het minder past. Eerder is op nationale schaal voor de windparken de gedachte van vides en concentratiegebieden uitgewerkt. Het zou goed zijn wanneer de NOVI die gedachte actualiseert en ook voor zonne-energie uitwerkt.

Daarbij behoeft ook de energie-infrastructuur expliciet aandacht. Het is niet alleen dat de huidige energieinfrastructuur tegen de grenzen van zijn capaciteit loopt, ook de omschakeling van een centrale energieopwekking naar een decentrale opwekking noopt tot een fundamentele herziening van de energieinfrastructuur.

De opgave van de herziening van het energienetwerk wordt in de Ontwerp NOVI wel herkend, maar daar blijft het bij. Voor de oplossing wordt verwezen naar de uitkomsten van het RES-traject. Dat is zowel vanuit tijdpad (de RES concentreert zich vooralsnog op de periode tot 2030) als vanuit schaal ongewenst. Het zou goed zijn wanneer de NOVI concreet maakt hoe we de ontwikkeling van energieopwekking en energiedistributie met elkaar in balans krijgen en langs welke weg we het huidige systeem kunnen omvormen naar het systeem dat we in de toekomst nodig gaan hebben en de ruimtelijke ontwikkeling 'als vanzelf' in de gewenste richting manoeuvreert.

Voor de veenweiden van Noord-Holland zijn het stoppen van de bodemdaling en het tegengaan van de daaraan gekoppelde CO2 uitstoot belangrijke thema's.

Het is geen gewaagde veronderstelling dat de daartoe benodigde maatregelen tot een verlies aan verdiencapaciteit voor de boeren zal leiden. Het zou goed zijn wanneer de NOVI concreet maakt hoe de duurzame instandhouding van het veenpakket financieel kan worden gedragen.

De Ontwerp NOVI benadrukt dat we naar een landbouw moeten die meer in balans is met de natuurkwaliteit van het buitengebied, naar een landbouw die ruimte laat voor een rijke biodiversiteit. Ook hier zou het goed zijn wanneer de NOVI concreet maakt hoe deze transitie in de landbouw financieel door de betrokken ondernemers kan worden gedragen, voor de individuele boer/ondernemer 'behapbaar' kan worden gemaakt.

Op het gebied van de woningbouw maakt de Ontwerp NOVI een duidelijke keuze. De Ontwerp NOVI zet in op het intensiveren van bestaand stedelijk gebied. Die intensievere stad kan alleen werken bij de gratie van een goed bereikbaar buitengebied waar de stedeling ruimte vindt voor ontspanning, inspanning

en verkoeling en waar de stad ruimte vindt om zijn overtollig water te bergen en op te slaan als voorraad voor perioden van droogte.

De notie dat de intensieve stad niet alleen een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte met groene gevels en daklandschappen vergt, maar tevens eisen stelt aan de bereikbaarheid en inrichting van het aanliggend buitengebied mag in de NOVI sterker naar voren worden gebracht en van een bijpassend instrumentarium worden voorzien.

Bekijk de gehele reactie op noord-holland.nl/park

Ad 5 Landschapstriënnale 2023; het Groene Hart

In 2023 wordt voor de vierde keer de Landschapstriënnale georganiseerd. Dit is hét platform om met een breed publiek vanuit verschillende perspectieven over verleden, heden en mogelijke toekomsten van het landschap van gedachten te wisselen. Het Platform Groene Hart heeft in samenwerking met de PARKen van Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht en in overleg met de betrokken gedeputeerden een voorstel ingediend waarin het Groene Hart zich kandideert voor het gastheerschap van deze triënnale.

Het Groene Hart, contramal van het stedelijk hoefijzer van de Randstad, is het eerste en meest iconische voorbeeld van ordening in het landgebruik op basis van een sterk ruimtelijk concept. Dit concept stamt uit de Nota Westen des Lands (1958) en 'viert' derhalve in 2023 haar 65e verjaardag.

De landschapstriënnale was een mooie gelegenheid om dit concept opnieuw tegen het licht te houden. Heeft dit concept na 65 jaar zijn uiterste houdbaarheidsdatum bereikt, of blijkt het een 'evergreen' dat als leidend gidsprincipe niets aan kracht heeft ingeboet maar op onderdelen nieuwe lading behoeft?

Want zoveel is duidelijk, 65 jaar later is het Groene Hart beduidend meer dan voedselproducent voor de stad en uitloopgebied voor de stedeling. **Het Groene Hart is in toenemende mate ook regenton en koelmotor van de stad, energieproducent voor de stad en natuurparel nabij de stad.** En ook die landbouw zelf is niet meer dezelfde landbouw als 65 jaar geleden. Na een lange periode van intensivering en schaalvergroting zoekt de landbouw nu naar nieuwe wegen om landbouw en natuur beter in balans te brengen, de bodemdaling in de veengebieden te beperken en de uitstoot van CO2 te reduceren.

Dat roept de vraag op of de defensieve houding van weleer, waarbij wel het belang van het land voor de stad werd onderkend, maar omgekeerd het belang van de stad voor het land nog niet op de agenda stond, plaats kan maken voor een houding waarbij de positieve wederkerigheid van stad en land centraal staat. Want mogelijk kan de stad niet zonder het land, maar kan het land ook niet zonder de stad. Als dat zo is, wat betekent dat dan voor de ruimtelijke ordening en voor de heersende governance structuren? Dat zijn thema's die tijdens de landschapstriënnale, als podium om met elkaar na te denken over mogelijke toekomsten voor het Groene Hart, hadden kunnen worden uitgediept.

Dit maatschappelijk debat over de mogelijke toekomsten van het Groene Hart is hoogst actueel en wat mij betreft maatschappelijk relevant. De triënnale had hiervoor een mooi podium kunnen bieden. De organisatie achter de triënnale vond het een krachtig en interessant voorstel, maar heeft desondanks besloten de Triënnale 2023 aan de Friese Waddenkust toe te wijzen.

4. Het debat over ruimtelijke kwaliteit

Panorama NL

Van 6 tot 16 december 2019 was de reizende tentoonstelling 'Panorama Nederland' zoals die eind 2018 door het College van Rijksadviseurs (CRa) is opgesteld te gast op het Provinciekantoor van Noord-Holland. De aanwezigheid van dit panorama heb ik als PARK ingezet als aanjager van een intensief debat over de grote ontwikkelingen die op het landschap van Noord-Holland afkomen en hun mogelijke invloed op de ruimtelijke kwaliteit van dat landschap. Wat zijn voor Noord-Holland de bepalende thema's, waar staan wij als provincie voor cruciale keuzen en hoe kan het Panorama Nederland ons daarin inspireren?

Daartoe was naast de kleine versie van het panorama in de hal van het provinciekantoor in de foyer ook de grote versie als een lang paneel uitgevouwen. Deze was als een 'white board' opgesteld waardoor eenieder zijn amendementen in en op het panorama kon noteren.

In de periode van 6-16 december zijn de volgende activiteiten georganiseerd:

- Opening met toelichting door rijksadviseur voor de fysieke leefomgeving Berno Strootman gevolgd door 5 parallelle debatronden.
- Verdiepingsslag over bereikbaarheid/HOV knooppunten/stad-land verbindingen
- Drie verdiepingsslagen ten aanzien van de RES/ energietransitie.
- Verdiepingsslag ten aanzien van vitaal platteland/de transitie in de landbouw.
- Een 'diner pensant' waarin gedeputeerde Esther Rommel (landschap en natuur, grond, bodemdaling en stikstof) in gesprek ging met een twaalftal experts op het gebied van ruimtelijke kwaliteit (stad en land), energie, landbouw en terreinbeheer.

Panorama NL benadrukt dat we voor een grootschalige omwenteling in het ruimtegebruik staan, zowel in de stad als op het land.

We kennen de opgaven waar we voor staan, maar weten de oplossing nog niet of onvoldoende, en waar we de oplossing menen te weten, weten we nog niet hoe we die in de praktijk gaan brengen.

Dat brengt mij bij de lastigste vraag, hoe gaan we die transities in ruimte en ruimtegebruik straks daadwerkelijk organiseren?

We hebben in Nederland een ruime ervaring met transities in het landschap, denk aan de ontginning van de veengebieden of heidevelden, aan de grootschalige ruilverkavelingen, aan de aanleg van het gasnet. Los van het feit dat niet ieder van die transities even goed heeft uitgepakt, waren zij relatief eenvoudig uit te rollen omdat er een wenkend verdienmodel achter schuil ging. De verkoop van het gas maakte NL rijk, de verhoogde opbrengsten per hectare waren een zegen voor de samenleving, voor de schatkist en niet in de laatste plaats voor de boer. Kortom, er was sprake van een positieve balans tussen kosten en baten waarbij de baten al in een kort tijdsbestek konden worden ingeboekt.

Hoe anders is het bij de aankomende transities waar de kosten wel erg ver op de baten vooruit lopen en waarbij de baten bovendien in andere eenheden worden uitgedrukt dan die voor de kosten worden gebezigd. **Gaat het bij de kosten om euro's, bij de baten gaat het vooral om de kwaliteit van leven, om de biodiversiteit, om de toekomstbestendigheid van onze planeet.** Bij de aanstaande transities is het verdienperspectief beduidend minder wenkend. Het gaat niet langer om meer, maar om beter. En mogelijk noopt beter tot minder.

De inrichting van Nederland 2040 is meer dan een ruimtelijke opgave. Het is ook het bestuurlijk vraagstuk van hoe vorm te geven aan een gedeelde verantwoordelijkheid.

Van deze tien dagen debat over de ruimtelijke kwaliteit is een uitgebreid verslag opgesteld. Onderdeel van dit verslag waren de aanbevelingen die uit het debat volgden, zowel richting de opstellers van het Panorama NL (het College van Rijksadviseurs) als richting het eigen college van GS.

Het uitgebreide verslag is in te zien op noord-holland.nl/park

Presentaties

Daarnaast heeft de PARK voor verschillende gremia presentaties verzorgd:

- Voor de Statenleden van D66, landsbreed, is een visie op de grote opgaven verzorgd.
- Met de Noord-Hollandse Statenleden is een bustocht door het landschap van Noord-Holland gemaakt waarbij de actuele thema's 'ter velde' zijn toegelicht
- De PARK heeft een lezing verzorgd over de ontwikkelruimte in de Stelling van Amsterdam en Waterlinies tegen de achtergrond van de UNESCO Werelderfgoed status
- Voor de Agenda IJsselmeergebied heeft de PARK een presentatie verzorgd over het belang van deze grote open ruimte in het hart van het land, de verscheidenheid aan IJsselmeerkusten, de ontwikkeldruk op deze kusten en het belang van een zorgvuldige omgang met de vaak gevoelige kwaliteiten van deze kusten.
- Over de stad-land verhoudingen in Groot Amsterdam

Als gevolg van Corona ging ook een aantal presentaties niet door:

- Bustoer Statenleden met betrekking tot de RES'en, deze is vervangen door een goed bezochte digitale bustoer (19 en 21 augustus 2020)
- Inspiratiemarkt HHNK (deze zal nu digitaal plaatsvinden in oktober 2020)
- Presentatie voor de bestuurders van D66 in Noord-Holland
- Presentatie op het congres VNG in West-Friesland (verplaatst naar voorjaar 2021)

5. Nieuw op te starten thema's

Kringloop landbouw

Minister Schouten heeft met de introductie van de Kringlooplandbouw (troonrede september 2018) het denken over een veranderende positie van de landbouw op de agenda gezet. Uitgangspunt hierbij is dat landbouw, bodem en natuur meer met elkaar in balans worden gebracht. Ook het coalitieakkoord 'duurzaam doorpakken' (2019) onderstreept het belang van kringlooplandbouw.

De landbouw is de beheerder van grote delen van een buitengebied dat steeds meer gebruikers kent en steeds meer gebruiksvormen met elkaar moet verenigen. Het buitengebied is naast productiegebied in toenemende mate ook uitloopgebied, energieproducent, waterbergingsgebied en leefgebied voor tal van planten en dieren. Dat stelt andere eisen aan de inrichting en het beheer van het buitengebied.

Daarnaast nopen het tegengaan van de bodemdaling in de veenweiden, het terugdringen van CO2 uitstoot en stikstofdepositie (het adviescollege Stikstofproblematiek adviseert -8 juni 2020- dat de stikstofuitstoot in 2030 moet zijn gehalveerd en dat een verplichte uitkoop van boerenbedrijven nabij natuurgebieden onontkoombaar is) tot andere vormen van agrarische bedrijfsvoering.

Het onderwerp 'Kringlooplandbouw' staat op de agenda. Tegelijkertijd is het sedert het moment dat het op de agenda is geplaats ten aanzien van de ruimtelijke doorwerking nog niet veel verder uitgewerkt.

Kringlooplandbouw is gebaseerd op een zuinige omgang met grondstoffen en energie, geen verspilling van biomassa en een slimmer gebruik van natuurlijke processen. De vraag is hoe deze uitgangspunten in Noord-Holland kunnen leiden tot goede opbrengsten, een aantrekkelijk landschap, boerennatuur, maatschappelijke waardering en haalbare verdienmodellen.

Ook voor Kringlooplandbouw geldt dat het een containerbegrip is. De doelstellingen achter Kringlooplandbouw kunnen langs essentieel verschillende wegen worden gerealiseerd, variërend van intensief tot extensief, van klein naar groot, van low-tech tot high tech.

Dat maakt zowel dat er tal van vormen van kringlooplandbouw zijn, als ook dat de ruimtelijke implicaties van deze transitie van de landbouw nog onvoldoende in beeld zijn.

Verschillende partijen hebben een ander beeld bij kringlooplandbouw. **Waar de een vooral denkt aan een landbouw uit de tijd van Ot en Sien heeft de ander hypermoderne en technocratische vormen van landbouw voor ogen die slimmer omgaan met bodem, energiestromen en reststoffen.**

Wat kan de transitie van de landbouw het landschap van Noord-Holland brengen? Voor welke gebieden in Noord-Holland biedt de kringlooplandbouw echt kansen, en hoe ziet die kringlooplandbouw er dan uit en hoe is de maatschappelijke winst- en verlies rekening dan opgebouwd? En zijn er in Noord-Holland ook gebieden waar Kringlooplandbouw vooralsnog geen alternatief lijkt.

Met het cahier 'kringlooplandbouw' denk ik als PARK inhoudelijk bij te dragen aan de Agenda Vitaal Landelijk gebied.

Wonen en werken na 2030

Het coalitieakkoord en de woonagenda tonen de spagaat waarin het beleid zit. Enerzijds willen we het landschap zoveel mogelijk behouden, reden om zoveel mogelijk binnen bestaand bebouwd gebied te ontwikkelen, tegelijkertijd is er een urgente woningvraag die maakt dat we toch op relatief beperkte schaal uitbreidingen aan de randen toe staan. Het is het klassieke verhaal van de kool en de geit.

Het huidige beleid om eerst de ruimte die binnen de steden en dorpen beschikbaar is -of door herstructurering beschikbaar kan komen- te benutten juich ik vanuit de ruimtelijke kwaliteit toe. Alleen langs die weg wordt voorkomen dat het landschap om de stad in rap tempo door die stad wordt opgeslokt is. Eerst nadat is vastgesteld dat binnen het bestaand bebouwd gebied (incluis vastgesteld bestemmingsplan) geen ontwikkelruimte is kan aan de randen hiervan worden gebouwd waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande infrastructuur. Voor de korte termijn en gezien de grote vraag naar woningen is dit een verdedigbare beleidslijn.

Voor de langere termijn is een meer strategisch ingestoken visie dringend noodzakelijk.

Het is hoogst onzeker in hoeverre het thans ingezette beleid om zo beperkt mogelijk buiten bestaand bebouwd gebied te ontwikkelen op termijn volhoudbaar is. Berekeningen wijzen uit dat er landelijk tot 2050 behoefte is aan circa 1.000.000 nieuwe woningen. Het zal waarschijnlijk niet mogelijk blijken deze overwegend binnen bestaande steden en dorpen te ontwikkelen. **Op termijn lijkt het onontkoombaar opnieuw op aanzienlijke schaal op thans nog maagdelijke gronden te bouwen.** De vraag is hoe we dat gaan doen en waar we dat gaan doen.

De naoorlogse ontwikkeling leert hoe het telkenmale opdikken van bestaande steden leidt tot sterk uitgedijde -obese- steden. Door steeds een nieuwe woonwijk tegen de bestaande stad aan te plakken wordt de stad steeds dikker en neemt de afstand tussen centrum en buitengebied zowel fysiek als mentaal toe.

Wie in die uitgedijde stad vanuit het centrum naar het buitengebied wil moet zich eerst een weg banen door een gordel aan uitgestrekte, goeddeels uniforme woonlandschappen. Vrijwel altijd vormt een dikke bundel infrastructuur vervolgens een vrijwel niet te slechten barrière tussen stad en land.

Omgekeerd weten de bewoners van deze uitbreidingswijken zich nauwelijks meer verbonden met het centrum, maar ook niet met het voor hen zo nabije doch moeizaam bereikbare buitengebied.

Zo zijn verweesde woongebieden ontstaan. **Men voelt zich mentaal niet verbonden met de stad waar men administratief deel van uitmaakt maar ook niet met het buitengebied dat zo nabij en tegelijkertijd zo onbereikbaar is.** Het gevolg van

deze ontwikkeling is dat stad en land meer dan ooit van elkaar gescheiden zijn geraakt.

Die strategische visie is ook nodig om het mobiliteitsvraagstuk op termijn het hoofd te kunnen bieden. Het Corona-tijdperk maakt zichtbaar hoezeer het mobiliteitsvraagstuk wordt bepaald door het woon-werkverkeer, door de disbalans tussen wonen en werken. Dat maakt dat we voor de toekomst niet alleen moeten kijken welke gebieden vanuit de marktvraag, en/of vanuit hun ruimtelijke kwaliteit (met inbegrip van de ecologische en cultuurhistorische kwaliteiten) voor woningbouw geschikt zijn, maar ook door de vraag waar de ontwikkeling van wonen kan bijdragen aan het terugdringen van de mobiliteitsvraag.

Het vergt decennia aan voorbereiding om van 'onbestemd' bouwland via 'bestemde bouwgrond' tot 'gerealiseerd woongebied' te komen. **Om in Noord-Holland na 2030 de slag te kunnen is het nodig nu reeds mogelijke integrale denkrichtingen ten aanzien van de toekomstige ontwikkelingen op het gebied van wonen en werken te verkennen.** Integraal in de zin dat de verstedelijkingsopgave wordt gecombineerd met de opgaven op het gebied van bereikbaarheid, klimaatadaptatie, energievoorziening, de verbrede betekenis van het buitengebied en mogelijke ontwikkelingen op het gebied van de (auto)mobiliteit.

Water

Water is het bloed van het landschap. In grote delen van Noord-Holland tekent het water het landschap. Het water bepaalt hoe de grond kan worden gebruikt, hoe de vegetatie is samengesteld, hoe de venige ondergrond zich ontwikkelt.

De klimaatverandering maakt dat aanzienlijke veranderingen in de neerslagverdeling aanstaande zijn. Het wordt gemiddeld niet zo zeer 'natter' of 'droger' maar de jaarlijkse neerslag wordt op een andere manier over het jaar verdeeld. Tijdens hevige buien kan in korte tijd extreem veel neerslag vallen, waarbij het systeem van waterbergen en waterafvoeren zwaar wordt belast. Tegelijkertijd treden meer frequent langdurige perioden van droogte op. Dat stelt ons voor de opgave het landschap zodanig in te richten dat in perioden van extreme neerslag wateroverlast wordt voorkomen en we in perioden van droogte toch over voldoende water kunnen beschikken. Dat maakt dat we het water zo lang moeten vasthouden opdat we het kunnen aanwenden in perioden van droogte, maar ook dat we wegen moeten ontwikkelen om meer efficiënt met het beschikbare water om te gaan.

De zeespiegelstijging maakt ook dat de zoutdruk, met name in de laag gelegen gebieden, toeneemt waardoor deze gronden minder geschikt worden voor het huidige agrarisch gebruik. Het doorspoelen van deze gronden dat nodig is om de huidige teeltprogramma's mogelijk te maken vergt enorm veel zoet water. Mogelijk noopt de beschikbaarheid van water in de toekomst tot aanpassingen in het grondgebruik, waarbij eventueel gewassen worden toegepast die minder gevoelig zijn voor een verhoogd chloridegehalte in het water.

Water is ook de sleutel achter het behoud van de veengebieden. Als gevolg van de verbeterde ontwatering oxideert het veen waarbij de bodem daalt en grote hoeveelheden CO_2 vrijkomen. Het behoud van het veen maakt dat we op een andere manier met het waterpeil om moeten gaan, maar dat heeft op zijn beurt grote gevolgen voor het bodemgebruik als ook voor het beeld van het landschap.

Kortom, water is een majeure factor in de ruimtelijke kwaliteit van Noord-Holland. Tegelijkertijd wordt water vaak nog sectoraal benaderd en worden wateropgaven veelal primair opgevat als een technische opgave.

De wateropgaven -de beschikbaarheid van water, de waterkwaliteit, het voorkomen van wateroverlast, het voldoen aan de normen ten aanzien van de waterveiligheid- zijn naast een technische opgave ook een ruimtelijke opgave. **De opgave is om oplossingen te ontwikkelen die niet alleen 'werken' maar ook 'waarde toevoegen', die het probleem weten te tackelen maar tegelijkertijd maken dat de situatie interessanter wordt om te wonen, te werken, te vertoeven en aan ecologische veerkracht wint.**

Het coalitieakkoord Duurzaam Doorpakken stelt 'water zal de komende decennia een leidend principe zijn in de ruimtelijke ordening. In een Watercahier wil ik hieraan meer concreet invulling geven, waarbij ook de relatie met de andere grote opgaven wordt gelegd.

Participatie

Er zijn meerdere aanleidingen om een advies over participatie op te gaan stellen.

Eerste aanleiding is de nieuwe omgevingswet die in 2021 in werking treedt. De omgevingswet stimuleert vroegtijdige participatie om tijdig belangen, meningen en creativiteit op tafel te krijgen. De Omgevingswet verplicht tot participatie bij de opstelling van een omgevingsvisie, -plan en -vergunning, bij het opstellen van een programma en bij het voorbereiden van een projectbesluit.

Naast de wettelijke aanleiding is er een directe bestuurlijke aanleiding. In de GS vergadering van 9 juni 2020 is de evaluatie van de totstandkoming van de omgevingsvisie besproken. Voornoemde evaluatie adviseert grote projecten vaker met inwoners te doen én dat de provincie met deze werkwijze selectief moet zijn vanwege het beslag op capaciteit en middelen.

In het debat over de evaluatie zijn vragen gesteld bij de effectiviteit van participatie en is geconstateerd dat het college nog onvoldoende beeld heeft van hoe participatie er uit moet zien. Kernvragen daarbij zijn hoe de provincie in de toekomst participatie effectief kan inzetten en hoe zij daarbij tot maatwerk kan komen.

Derde aanleiding is dat ofschoon iedereen het er wel over eens is dat we -dus ook de provincie- op zoek moeten naar vernieuwingen, participatie in zijn huidige vorm bij de verschillende groepen geregeld leidt tot gemengde gevoelens.

De bestuurder stelt vragen bij de effectiviteit waarmee menskracht en middelen zijn ingezet, de burger herkent zijn inbreng onvoldoende terug in het uiteindelijk resultaat en de expert ervaart niet dat zijn professionele inbreng voldoende op waarde is geschat.

Participatie vergt veel van de provincie, zowel in menskracht en tijd als in middelen.

Met de Nieuwe Omgevingswet neemt de druk op de provincie om participatie in het traject van planvorming tot besluitvorming op te nemen toe. De vraag hoe daar vorm aan te geven is nog niet beantwoord. Op dit moment ontbreekt het de provincie vooralsnog aan een protocol, en blijkens het debat in het GS beraad van 9 juni is daar wel behoefte aan.

Colofon

Deze stand van zaken werd opgesteld in oktober 2020 door Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit Steven Slabbers.

Blijf op de hoogte van Steven's werkzaamheden via twitter of de website:

@SlabbersSteven

noord-holland.nl/park

Neem voor vragen of opmerkingen contact op met Steven Slabbers via slabberss@noord-holland.nl

of stedenbouwkundig assistent Sebastien Reinink via sebastien.reinink@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. S.N. Reinink

BEL/IOT

Telefoonnummer +31235145366

sebastien.reinink@noord-holland.nl

Verzenddatum

18 NOV. 2020

Kenmerk

1516640/1516649/

Uw kenmerk

58015

Betreft, stand van zaken werkzaamheden Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK)

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) geven wij kennis van het besluit d.d. 17 november 2020 van ons college om kennis te nemen van de stand van zaken betreffende de werkzaamheden van de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK), Steven Slabbers.

Als PARK is Steven Slabbers in beginsel voor een periode van 3 jaar (tot 1 januari 2022) aangesteld, voor 2 dagen in de week. Inmiddels is hij als adviseur ruim halverwege deze termijn. Hoogste tijd om een tussenbalans op te maken en vooruit te kijken. Daarmee komt hij tevens tegemoet aan uw vraag om inzicht te geven in zijn werkzaamheden tot dusver.

Deze tussentijdse balans vat de resultaten van de eerste 22 maanden aan onderzoek en adviezen over ruimtelijke kwaliteit samen en blikt vooruit. De tussenbalans bestaat uit:

1. Vijf adviezen volgend uit de PARK agenda oktober 2019. Namelijk: de toekomst van de veenweiden, strategisch kompas energietransitie, ruimtelijke kwaliteit Haarlemmermeerpolder, uitbreiding aan de dorpsranden, visie op recreatie.

2. Vijf losse adviezen buiten de agenda om. Namelijk: een bosnotitie, kleine windturbines tot 15m hoogte, recreatiepark Enkhuizerzand, reactie op de ontwerp-NOVI, advies over landschapstriënnale Groene Hart.

3. Het faciliteren van debat over ruimtelijke kwaliteit. Namelijk meerdere evenementen rondom Panorama Nederland en diverse externe presentaties.

4. Een vooruitblik naar vier nieuwe thema's. Namelijk: kringlooplandbouw, wonen en werken na 2030, water, participatie.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Deze resultaten zijn na te lezen in bijgevoegd document. Indien u dit wenst kan Steven Slabbers over deze tussentijdse balans een nadere toelichting geven voorafgaand aan een vergadering van de Statencommissie Ruimte, Wonen en Klimaat.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

PARK stand van zaken 2020 - definitief

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef, 17 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn stellige zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

Het lijkt erop dat sterke twijfels over de wettelijke haalbaarheid van het plan gerechtvaardigd zijn. Want, zo kan men zich afvragen:

1. Is het gemeentebestuur in staat aan te tonen dat de fijnstofnorm niet wordt overschreden, die als gevolg van het verkeerscirculatieplan op Emmaweg/Zuidereinde en ter hoogte van de Smidsbrug zal toenemen?
2. Is bouwen op vervuilde grond wettelijk wel toegestaan? Is het gemeentebestuur in staat aan te tonen dat de geplande nieuwbouw geschiedt op schone grond? Heeft het gemeentebestuur wel kennisgenomen van de vele onderzoekingen die in het verleden op dit gebied zijn uitgevoerd, en die zonder uitzondering een dramatische vervuiling in het bouwareaal of in de onmiddellijke omgeving daarvan aantoonden? En zijn deze onderzoeken en de conclusies verwerkt in het uitbreidingsplan?
3. Heeft de gemeente een oplossing voor de serieuze bedreiging van natuurwaarden die in het ontwerp bestemmingsplan wordt beschreven? In het ontwerp staat te lezen:
   "Soortenbescherming
   De beoogde ontwikkeling leidt mogelijk tot aantasting van beschermde natuurwaarden voor kleine marterachtigen (bunzing, hermelijn en wezel), grote modderkruiper, heikikker en kamsalamander. Er dient aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden naar de volgende soorten of soortgroepen: kleine marterachtigen, grote modderkruiper, heikikker en kamsalamander."
   Ik heb hierover niets wezenlijks kunnen terugvinden in het ontwerp anders dan deze vermelding. Ik lees nergens over actief handelen op dit gebied en moet er dus van uitgaan dat aan deze bedreiging, die onomkeerbare gevolgen heeft, geen aandacht wordt besteed.

Op basis van de drie bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Zienswijze Woningbouwproject Zuidsingel

Gemeente Wijdemeren,
Rading 1
1231 KB Loosdrecht

's Graveland, 15 november 2020

Betreft: Zienswijze met betrekking tot het Woningbouwproject Zuidsingel fase 8. NL.IMRO.1696 Zuidsingel fase 8-on01

Geachte raadsleden,

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar met betrekking tot Woningbouwproject Zuidsingel fase 8

"We willen een leefbare en duurzame gemeente zijn, waarbij verkeersveiligheid een randvoorwaarde is en toegankelijkheid en bereikbaarheid voor alle verkeersdeelnemers zijn gewaarborgd". Voorgaande is de door de Gemeente Wijdemeren opgestelde visie, welke is vertaald in drie thema's:

1) Het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid
2) Het stimuleren van duurzame mobiliteit
3) Bereikbaarheid en toegankelijkheid zijn noodzakelijk

Voor het huidige plan voor Zuidsingel fase 8 lijkt deze visie niet op te gaan. De bouw van een groot aantal nieuwe woningen in het dorp Kortenhoef en de voorgestelde verkeersafwikkeling heeft ernstige gevolgen voor 's Graveland. Hieronder ligt ik stuk voor stuk toe hoe huidige plannen niet passen binnen de visie van de gemeente en daarom veranderd dienen te worden. Woningbouw ja. Maar niet tegen deze prijs.

1) Het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid

De komst van een groot aantal nieuwe woningen zou volgens een door de gemeente opgeleverde studie leiden tot de komst van een groot aantal nieuwe verkeersbewegingen. Een zogenaamd veiligere situatie lijkt te ontstaan. Maar feit is dat meer autoverkeer gaat leiden tot meer onveilige situaties voor fietsers en voetgangers, meer oversteken betekent meer kans op aanrijdingen. Er komen meer dan 2000 extra verkeersbewegingen over de Emmaweg. Door de supersnelle bypass naar Hilversum ontstaat er extra sluipverkeer Zuidereinde Zuid naar Noord. Zonder de stoplichten ontstaat er meer sluipverkeer Noorder en Zuidereinde in zuidelijke richting men kan namelijk supersnel naar de N201. Hetzelfde geldt voor richting Kerklaan & Kortenhoefsedijk, met voorrang naar N201. Eveneens komt er meer sluipverkeer Emmaweg en
Koninginneweg in noordelijke richting, is alternatief bypass. Dan komt er nog meer uitgaand verkeer naar Hilversum, wat een randvoorwaarde is voor het verwerken van extra verkeer bouwplan Zuidsingel 8.
In de studie staat dat de huidige situatie in orde is. Zoals in het rapport van *Goudappel Coffeng adviseurs mobiliteit* staat geldt bij verkeer de wet van de minste weerstand.

LEEFBAARHEID: wat betekent leefbaarheid voor jou? Natuur, veilige leefomgeving, sociale contacten, lokale kansen, etc. waarom leef jij hier en waarom is dat fijn, waarom gaat dat veranderen?] Leefbaarheid voor mij betekent het volgende: het geluk van een uitzicht op een weiland met een sloot en bossen. Niet zoals in Loosdrecht waar je als fietser/voetganger/automobilist niets van de plassen ziet. Er staan nl. overal huizen en gebouwen die het uitzicht blokkeren. Hier aan het Zuidereinde en Noordereinde is op een paar plekken

nog zo'n prachtig uitzicht te bewonderen o.a. het weiland Spiegelrust. Dit mag de gemeente haar bewoners niet afnemen. Mijn veilige woonomgeving wordt door dit plan vernietigd. Ik zal zowel als voetganger fietser en automobilist me in vele malen drukker verkeer moeten begeven. Nu hebben wij prettige sociale contacten op het Zuidereinde. Wij als bewoners maken een praatje met elkaar bij het uitlaten van de hond, als we een wandelingetje maken of boodschappen doen. Er worden buurt barbecues georganiseerd. Initiatieven als bloembollen langs de kant van de weg poten met de buurt. De bloembakken water geven. Zo zijn er nog veel meer activiteiten op te noemen wat ons tot gezonde bewoners maakt. Kortom doordat er steeds meer verkeer komt zal de zorgvuldig opgebouwde sociale cohesie in de straat kapot worden gemaakt en verdwijnen. (zie maatschappelijke agenda) Er zal meer sociaal isolement komen. De lokale kansen die een buurt als deze biedt zullen afnemen. De natuur zal worden aangetast; meer groen wordt opgeofferd voor verkeer. Allemaal zaken waar de gemeente, mijns inziens, ons in zal moeten steunen en niet, zoals nu gebeurt, tegenwerken. De gemeente moet goede particuliere initiatieven ondersteunen, wanneer deze gericht zijn op het verbeteren van de kwaliteiten van de kernen.

2) Het stimuleren van duurzame mobiliteit

Met een dergelijke visie zou men verwachten dat de gemeente investeert in duurzame mobiliteit: openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. In de praktijk betekent het stimuleren van duurzame mobiliteit het prioriteren van openbaar vervoer, voetgangers en fietsers in de openbare ruimte, ten koste van het autoverkeer. Dit is gebaseerd op een algemeen geldende regel dat meer wegen leiden tot meer verkeer en dus file, want de aanleg van meer asfalt creëert meer verkeersbewegingen. Problemen rondom capaciteit op autowegen worden dan ook niet opgelost door meer, of bredere wegen aan te leggen, maar door in te zetten op de zogenaamde modal shift waarbij het autoverkeer wordt vervangen door ov, fietsers en voetgangers. De gemeente zal dan ook moeten investeren in duurzame mobiliteit, zoals ze zelf in haar visie schrijft, en niet in meer infrastructuur voor auto's. Investering in betere, bredere fietspaden en veilige voetgangerswegen richting Hilversum, zullen een deel van de autobewegingen in de toekomst kunnen wegnemen. Als de gemeente daadwerkelijk staat voor duurzame mobiliteit, is het een onverdedigbare, ongegronde en hopeloos ouderwetse keuze om de auto te prioriteren boven daadwerkelijk duurzame modaliteiten. Investeringen in duurzame mobiliteit, en daarmee bedoel ik openbaar vervoer, fietsers en voetgangers, zullen niet alleen leiden tot het behoud van het dorpsgezicht en de prachtige natuur in 's Graveland, maar voor een leefbare buurt met gezonde bewoners, minder uitstoot en een veiligere verkeerssituatie.

3) Bereikbaarheid en toegankelijkheid zijn noodzakelijk

Zoals hierboven beschreven, leidt nieuwe infrastructuur voor auto's automatisch tot meer autoverkeer, meer files en een lagere bereikbaarheid. Een verbetering van de bereikbaarheid en toegankelijkheid zullen om deze reden dan ook niet gewaarborgd worden door het prioriteren van auto's op de wegen in 's Graveland, maar door het mogelijk te maken om via andere, duurzame modaliteiten de gemeente te kunnen bereiken. Door de toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers op de wegen gecompliceerd te maken met meerdere oversteekpunten, neemt de bereikbaarheid voor deze doelgroepen af en stuurt de gemeente aan op meer autogebruik.

Ik verzoek u, op grond van het bovenstaande, de plannen terug te trekken en van dit woningbouwplan af te zien.

Ik ga ervan uit dat u mij van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

`s-Graveland, 16 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raadsleden,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.
Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

1.

In de Wet natuurbescherming is voorgeschreven dat voor alle activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op Natura 2000-gebieden een vergunning vereist is.

De toename van het verkeer in de toekomst zal een toename van stikstof ten gevolge hebben, die volgens de nieuwe Europese richtlijnen niet meer toegestaan zal zijn en zeer schadelijk voor onze bomen, planten, vogels en insecten.

Daar is geen rekening mee gehouden in het ontwerp plan, alleen met de uitstoot tijdens de bouw en het verkeer in de huidige situatie.

2.

Het zgn. groeps risico neemt toe ipv af.
Het groepsrisico is gedefinieerd als de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloeds gebied. Voor het groepsrisico geldt geen grenswaarde, maar een zogenaamde oriëntatiewaarde. Daarnaast geldt voor het groepsrisico een verantwoordingsplicht. Het bevoegd gezag moet aangeven welke mogelijkheden er zijn om het groepsrisico in de nabije toekomst te beperken.

Gezien bovenstaande verplichting van de overheid en het feit dat mensen voortijdig sterven als gevolg van een vervuilde lucht, moet de overheid dit risico dus beperken ipv meer verkeer te organiseren of ten minste aangeven met welke andere maatregelen de

uitstoot verminderd kan worden, zoals de maximum snelheid van 30km invoeren in de bebouwde kom Wijdemeren, met name op het Zuidereinde en Noordereinde.

3.

Grootschaligheid tegenover kleinschaligheid.
In plaats van een projectontwikkelaar rijk te maken met de bouw van zoveel huizen in onze polder, moeten er kleinschaliger oplossingen komen. Aan de Koninginneweg staan bijvoorbeeld veel huizen en garages die vervangen zouden kunnen worden door kleine lage appartementcomlexen. In deze crisis willen bedrijven zich graag laten opkopen door de gemeente. Aan de rand van de moestuinen aan de LeeuwenlaaN kunnen zgn tiny huisjes gebouwd worden. Enfin, er zijn ideëen genoeg geleverd voor andere oplossingen dan deze lelijke nieuwe wijk. En Kortenhoef is al zo lelijk geworden, behalve de dijk. Wat zou Nescio wel denken van deze plannen?

4. Welzijn

Het geluk van de bewoners aan het Zuidereinde en Noordereinde neemt af als ze voortdurend in de verkeersdrukte moeten leven. Het is al zo erg.
Happiness en welzijn zijn de nieuwe graadmeters aan het worden voor gemeentelijk beleid, zie bijvoorbeeld de keuze van de gemeente Amsterdam voor een zgn.Doughnut economie. Ga het de auto`s dus niet makkelijker maken maar moeilijker! We genieten nu van de lock down!

Verlaag de snelheid overal naar 30km zoals al in de Tweede Kamer is aangenomen, verbied het Noorder en Zuidereinde voor vrachtauto`s. En stop de bouwplannen in de polder.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Aan de Gemeenteraad van de Gemeente Wijdemeren,

Rading 1,

1231 KB Loosdrecht.

’s-Graveland, 18 november 2020.

Betreft: Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan Zuidsingel fase 8 in Kortenhoef.

Geachte Dames en heren, leden van de Raad,

Met dit schrijven willen wij, alle bewoners van het appartementencomplex “Wilgenhof” aan de Leeuwenlaan in ’s-Graveland, bezwaar aantekenen tegen het Ontwerpbestemmingsplan Zuidsingel fase 8. Wij doen dit op grond van ons recht op een zienswijze.

We hebben een aantal algemene bezwaren tegen het betreffende bestemmingsplan, maar ook enkele specifieke, voor ons zwaar wegende, bezwaren, in het bijzonder van verkeerstechnische aard.

Algemene Bezwaren.

a.) Er is door het College van Burgemeester en Wethouders bekend gemaakt dat omwonenden en belangstellenden worden uitgenodigd om mee te denken over de plannen. Het “meedenkproces ” zou begin september 2020 ingaan. Dit is echter niet gebeurd. Wanneer dan op 15 oktober blijkt dat de plannen reeds zijn ontwikkeld en online ter inzage liggen, komt ons dat als een verkeerde beweging in het democratisch proces voor. Voorts lijkt het op deze wijze een onzorgvuldig, in haast geformuleerd, bestemmingsplan waarbij de omwonenden in de planvorming zijn gepasseerd. De kennelijke haast heeft tot verstoring van de correcte gang van zaken geleid.
b.) Wij vinden het plan te grootschalig, te stedelijk, te kolossaal. Het is niet passend bij het landelijk karakter van onze gemeente en bij de toekomstperspectieven die door het provinciebestuur van Noord-Holland geschetst zijn. Deze spreken van meer bescherming van het landschap en van geen nieuwe woningen buiten de kern van Kortenhoef. In het ontwerpbestemmingsplan wordt hoogbouw in de plannen voorzien, een ernstige aantasting van de smetteloze skyline in een fraai landelijk gebied. Wanneer in het plan geschreven wordt, dat er ruimte moet zijn voor “stedenbouwkundig inpasbare bouw in 4 of 5 lagen”, is dat volstrekt in tegenspraak met de door u voorgestane “terughoudende inpassing in het landschap.” Het gevolg van realisatie van de plannen zal derhalve onder meer zijn dat het dorpsgezicht van zowel Kortenhoef als van ’s-Graveland ernstig en blijvend zal worden beschadigd. Ook de geplande laagbouw is te omvangrijk en te massaal dus volstrekt niet passend.
c.) De voorgestelde bouw van 250 woningen staat haaks op het vigerende bestemmingsplan 2013.

d.) Met instemming werd door ons kennis genomen van het provinciaal beleid ten opzichte van onze omgeving. Dat beleid houdt onder meer het versterken van de natuurwaarde en de vergroting van de leefbaarheid van ons gebied in. Het ontwerp-bestemmingsplan zoals het er nu ligt is daarmede volledig in strijd. Natuurgebied wordt daarin immers opgeofferd voor stedelijke ontwikkeling. Dit is, mede gelet op de provinciale planvorming, onverteerbaar.

Voorts willen wij nog enkele specifieke bezwaren inzake aspecten die ons direct raken aan u kenbaar maken.

- Het plangebied is voor een natuurliefhebber een Eldorado. Het is het woongebied van tal van beschermde diersoorten waaronder zeldzame vogels. In het oriënterend onderzoek worden slechts terloops enkele marterachtigen en amfibieën (ook al de moeite waard!) genoemd maar onder meer de zilverreiger, de ooievaar, de lepelaar, de ijsvogel etc. worden gemakshalve over het hoofd gezien. De Wet natuurbescherming maakt dat het ontwerpbestemmingsplan in deze vorm onaanvaardbaar is.
- De Verkeerssituatie zal door de uitbreidingsplannen, nog los van de toename van de verkeersintensiteit die sowieso te verwachten is, onhoudbaar worden. Volkomen terecht wordt in het ontwerpbestemmingsplan gesteld dat de realisatie van de uitbreidingen, te weten 250 woningen en nog eens 70 wooneenheden in de z.g. waterwoningen, alleen mogelijk is als de problematiek van het toenemende verkeer wordt opgelost.
  Uit het “Haalbaarheidsonderzoek van de verkeersoplossing Kortenhoef” (brief van het College van Burgemeester en Wethouders aan uw Raad van 30 maart 2020) blijkt overduidelijk dat een toename van de verkeersintensiteit zoals die nu begroot wordt, alleen kan worden verwerkt als er ingrijpende maatregelen worden genomen.
  Het wordt absoluut niet duidelijk dat een succesvolle oplossing wordt gevonden. Eenrichtingverkeer op de beoogde wegen, uitbreiding van het knooppunt “Smidsbrug “ (met levensgevaarlijke situaties voor het fietsverkeer) en een “bypass” vanaf het Zuidereinde richting Leeuwenlaan zijn “oplossingen” die geen soelaas bieden. Bovendien wordt extra “sluipverkeer” aangetrokken vanaf de Vreelandseweg richting Hilversum. Dit doet het verkeer op de Leeuwenlaan op onverantwoorde en gevaarlijke wijze toenemen.
- In ’s-Graveland is men voor de Winkelvoorzieningen en medische zaken in belangrijke mate aangewezen op “De Meenthof” in het centrum van Kortenhoef. De parkeersituatie aldaar is nu al nijpend. Duidelijk is dat er van een onhoudbare situatie sprake zal zijn als er nog eens extra druk op de parkeercapaciteit zal komen te liggen. Deze druk zal immers toenemen door extra winkelend publiek vanuit 320 nieuwe woningen. Mogelijkheden tot verbetering zijn welhaast niet mogelijk.
- Tenslotte komen wij op de financiële aspecten van het ontwerpbestemmingsplan. Wij hebben kennis genomen van de aangekondigde verhoging van de WOZ in 2021: niet minder dan 13,5 %! De begroting 2021 toont oplopende personeelskosten, lege spaarpotten en hoge schulden.

Wij zijn daarom van mening dat er geen ruimte is voor de financiering van “verkeersoplossingen”, en al helemaal niet als deze ook geen soelaas bieden voor de te ontstane problemen voor de Emmaweg en de Leeuwenlaan.

Op basis van het bovenstaande maken wij bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef en verzoeken wij u, kennis genomen hebbend van onze zienswijze, dit ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen.

Graag vertrouwen wij er op dat u deze zienswijze positief zult ervaren en behandelen; hij is geschreven vanuit betrokkenheid op onze Gemeente. Dit moge ook blijken uit het feit dat de handtekeningen van al onze leden zijn toegevoegd.

Hoogachtend,

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4713
Extern Zaak ID	1471793
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	35
Omschrijving	Wonen: Uitvoeringsregeling woonakkoorden 2021 (C-agenda RWK 11-01-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

De provinciale Woonagenda (2020-2025), met daarin de ambities, uitgangspunten en acties op het gebied van wonen, is in maart dit jaar vastgesteld. In de Woonagenda staat dat de provincie subsidie beschikbaar stelt voor de uitvoering van de regionale woonakkoorden. Op basis van de vastgestelde regeling kunnen gemeenten per 1 januari 2021 subsidieaanvragen indienen.

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van ……., nr. ……, tot vaststelling van de Uitvoeringsregeling subsidie woonakkoorden Noord-Holland 2021

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 2 van de Algemene subsidieverordening Noord-Holland 2011;

Overwegende dat het belang van de regionale samenwerking tussen gemeenten, het stimuleren van de woningmarkt en verbetering van bestaande bouw, het wenselijk maakt om subsidie te verlenen aan gemeenten voor het uitvoeren van activiteiten die aansluiten bij de afspraken in het door de regio en door Gedeputeerde Staten vastgestelde woonakkoord;

Besluiten vast te stellen:

Uitvoeringsregeling subsidie woonakkoorden Noord-Holland 2021

Artikel 1
In deze regeling wordt verstaan onder:
- Regio: gemeenten die gezamenlijk en met de provincie een Woonakkoord 2020-2025 als bedoeld in de Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025 hebben vastgesteld.

Artikel 2
Op deze regeling is titel 4.2 van de Algemene wet bestuursrecht van overeenkomstige toepassing.

Artikel 3
Subsidie wordt verstrekt aan de regio Gooi- en Vechtstreek en gemeenten in de provincie Noord-Holland, die subsidie aanvragen namens een regio.

Artikel 4
Subsidie kan worden verstrekt voor de volgende activiteiten:
a. het opstellen van een woonakkoord als bedoeld in de Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025;
b. het uitvoeren van de acties en afspraken die volgen uit het tussen de gemeenten in de regio en Gedeputeerde Staten vastgestelde woonakkoord.

Artikel 5
Een aanvraag om subsidie bevat ten minste:
a. een begroting van de kosten van de activiteit;
b. een financieringsplan van de kosten van de activiteit;
c. een inhoudelijke beschrijving van de activiteit.

Artikel 6

1. Een aanvraag om subsidie is tijdig ingediend indien deze uiterlijk 27 september 2025 voor 17.00 uur is ontvangen.
2. Een aanvraag om subsidie die buiten de in het vorige lid genoemde periode wordt ontvangen, wordt geweigerd.
3. Gedeputeerde Staten beslissen binnen 13 weken na ontvangst van de aanvraag om subsidie.

Artikel 7

Gedeputeerde Staten stellen voor deze regeling voor de periode tot en met 31 december 2025 een subsidieplafond vast van € 2.635.000,-.

Artikel 8

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 door ons 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 er toe leidt dat aanvragen gelijk eindigen, wordt rangschikking van die aanvragen bepaald door loting.

Artikel 9

Subsidie wordt geweigerd indien:

a. bij een subsidieaanvraag op grond van artikel 4, onder b, geen woonakkoord is vastgesteld voor de regio waarvoor de aanvraag om subsidie wordt ingediend;
b. de activiteit naar het oordeel van Gedeputeerde Staten onvoldoende voortvloeit uit het voor de regio vastgestelde woonakkoord;
c. de activiteit financieel niet haalbaar is;
d. de aanvraag betrekking heeft op grondaankoop;
e. de activiteit ziet op het opstellen van een onderbouwing voor een functiewijziging naar wonen in landelijk gebied als bedoeld in de geldende Omgevingsverordening van de Provincie Noord-Holland;
f. de activiteit ziet op het maken of actualiseren van regulier beleid.

Artikel 10

Subsidie wordt niet verstrekt voor:

a. kosten die zijn gemaakt langer dan drie maanden voorafgaand aan de ontvangst van de aanvraag door Gedeputeerde Staten;
b. kosten voor de aanschaf van duurzame gebruiksgoederen ten behoeve van de reguliere bedrijfsvoering van de aanvrager.

Artikel 11

1. De subsidie bedraagt 50% van de subsidiabele kosten met een maximum van € 25.000,- voor een aanvraag om subsidie op grond van artikel 4, onder a, en 50% van de subsidiabele kosten met een maximum van € 150.000,- voor een aanvraag om subsidie op grond van artikel 4, onder b.
2. Indien de aanvraag ziet op het doen van onderzoek bedraagt de subsidie 50% van de subsidiabele kosten met een maximum van € 75.000,-.
3. Indien de activiteit op grond van een andere uitvoeringsregeling wordt gesubsidieerd, wordt het subsidiebedrag zodanig berekend dat het totaal aan subsidies niet meer bedraagt dan 50% van de totale projectkosten.
4. Gedeputeerde Staten verstrekken geen subsidies van minder dan € 5.000,-.
5. Bij subsidies van minder dan € 10.000,- wordt volstaan met subsidievaststelling zonder voorafgaande subsidieverlening.

Artikel 12

1. In de beschikking tot subsidieverlening kunnen Gedeputeerde Staten een verplichting opnemen omtrent de datum waarop de gesubsidieerde activiteiten zijn afgerond.
2. In de beschikking tot subsidieverlening kunnen Gedeputeerde Staten nadere verplichtingen opleggen aan de subsidieontvanger.

Artikel 13

1. Een aanvraag tot vaststelling van de subsidie wordt ingediend uiterlijk 1 augustus van het jaar volgend op het jaar waarin de activiteit is voltooid.
2. Gedeputeerde Staten stellen voor de aanvraag als bedoeld in het eerste lid een formulier beschikbaar op www.noord-holland.nl/Loket/Subsidies.
3. Gedeputeerde Staten beslissen binnen 13 weken na ontvangst van de aanvraag tot vaststelling van de subsidie.

Artikel 14

1. Deze regeling treedt in werking op de dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin zij wordt geplaatst.
2. Deze regeling vervalt met ingang van 1 januari 2026.
3. Deze regeling wordt aangehaald als Uitvoeringsregeling subsidie Woonakkoorden Noord-Holland 2021.
4. De Uitvoeringsregeling Woonvisie Noord-Holland 2020 wordt ingetrokken.

Haarlem, **** **** 2020.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.Th.H. van Dijk, voorzitter.

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris.

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. M. Geirnaert
BEL/RO

Telefoonnummer 023-5143470
geirnaertm@noord-holland.nl

Verzenddatum
19 NOV. 2020

Kenmerk
1471793/1500185

Uw kenmerk

Betreft: Uitvoeringsregeling subsidie Woonakkoorden Noord-Holland 2021

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het volgende besluit van ons college ter kennis:

Op 17 november 2020 hebben wij het volgende besloten:

1. De uitvoeringsregeling subsidie woonakkoorden Noord-Holland 2021 vast te stellen.
2. De uitvoeringsregeling inclusief het subsidieplafond te publiceren in het Provinciaal Blad.
3. PS hierover te informeren middels bijgaande brief.
4. Regiogemeenten hierover te informeren middels bijgaande brief
5. Na 1 jaar het proces bij het aanvragen te meten bij de indieners en na 4 jaar de uitvoeringsregeling te evalueren.

Provinciale Woonagenda 2020 - 2025 en Woonakkoorden
Op 31 maart 2020 is de provinciale Woonagenda 2020 - 2025 vastgesteld (1353159/1379237) door GS. In deze Woonagenda staat dat de provincie afspraken maakt met regio's over woningbouw, in de vorm van woonakkoorden. Door het opstellen van deze akkoorden wordt de samenwerking met gemeenten verstevigd en worden de urgente opgaven rond wonen en bouwen regiospecifiek opgepakt. Wat deze opgaven zijn, wordt door elke regio in samenwerking met de provincie onderzocht. Een woonakkoord is een overeenkomst tussen de samenwerkende gemeenten en de provincie en wordt vastgesteld door GS. Woonakkoorden vervangen daarmee de Regionale Actieprogramma's Wonen (RAP's), die in 2020 aflopen. Een verschil tussen een woonakkoord en een RAP is dat de woonakkoorden door GS worden vastgesteld, dat was niet het geval bij de RAP's.

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

Om regio's te ondersteunen bij het opstellen van de woonakkoorden en bij het uitvoeren van de acties en afspraken die eruit voortvloeien stellen wij subsidie beschikbaar. De uitvoeringsregeling Woonakkoorden 2020 is bedoeld om - naast andere instrumenten zoals het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen - bij te dragen aan de doelstelling en speerpunten van de Woonagenda.
De regeling treedt per 1 januari 2021 in werking, regio's kunnen dan vrijwel direct subsidie aanvragen voor acties uit het akkoord.

De uitvoeringsregeling Woonakkoorden heeft zowel een inhoudelijk doel: bijdragen aan de doelstelling en speerpunten uit de provinciale Woonagenda; als een procesmatig doel: bijdragen aan de totstandkoming van woonakkoorden en een goede uitvoering van de acties en afspraken uit de akkoorden.
De uitvoeringsregeling is bedoeld om concrete activiteiten uit te voeren die aansluiten bij de afspraken uit het woonakkoord. Zoals bijvoorbeeld het doen van onderzoek naar specifieke woonbehoeften, het opzetten van een stimuleringstraject voor duurzaamheidsmaatregelen, het aanstellen van een wooncoach voor senioren of een onderzoek naar ontsluitingsmogelijkheden. De regeling hanteert een cofinancieringspercentage van 50% voor gemeenten of andere partijen uit de regio.

Budget
Voor het opstellen en de uitvoering van de woonakkoorden is € 2.000.000,- beschikbaar gesteld door PS bij het vaststellen van de Provinciale Woonagenda. Dit bedrag wordt verhoogd met het restant van de in september 2020 aflopende Uitvoeringsregeling Woonvisie NH 2020 en is maximaal beschikbaar tot en met 2025. Het subsidieplafond komt hiermee uit op € 2.519.000,-. We stellen een provinciaal subsidieplafond vast voor de looptijd van 5 jaar, zodat er voldoende budget beschikbaar is voor een piek van aanvragen na de vaststelling van de woonakkoorden en het openstellen van de regeling.

Evaluatie
Er is de afgelopen tien jaar ruime ervaring opgedaan met de opeenvolgende uitvoeringsregelingen in het kader van de Woonvisie Noord-Holland. Uit recent evaluatieonderzoek (door GS vastgesteld op 31 maart 2020 (1353159/1379237, bij de Provinciale Woonagenda) naar de werking van de subsidieregeling blijkt dat gemeenten de regeling waarderen en dat projecten zonder de subsidie niet of op kleine(re) schaal uitgevoerd zouden zijn. De adviezen uit de evaluatie over bijvoorbeeld het gebruiken van maximumbedragen, het meetbaar maken van resultaten en het onderling delen van kennis, zijn verwerkt in deze nieuwe regeling en werkwijze.

Wij volgen de voortgang van projectaanvragen nauwlettend en delen de opgedane kennis uit de projecten tussen de regio's. Na een jaar meten we het aanvraagproces bij indieners en na 4 jaar evalueren we de werking van de uitvoeringsregeling.

Stand van zaken woonakkoorden
Alle Noord-Hollandse regio's zijn gestart met het opstellen van een woonakkoord. Zie ook: de Voortgangsrapportage Woonagenda, vastgesteld door GS op 27 oktober 2020. Het merendeel van de regio's verwacht het woonakkoord eind 2020/begin 2021 gereed te hebben. Wij informeren u zodra de woonakkoorden zijn vastgesteld.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n):

- Uitvoeringsregeling Woonakkoorden Noord-Holland 2021
- Brief aan de regio's

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Aan de gemeenten in Noord-Holland

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
mw. D.P. Valk
BEL/RO

Telefoonnummer 023-5143804
valkd@noord-holland.nl

Verzenddatum

19 NOV. 2020

Kenmerk
1471793/1500207

Uw kenmerk

Betreft: Uitvoeringsregeling subsidie woonakkoorden Noord-Holland 2021

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij willen wij u informeren over ons collegebesluit van 17 november 2020 om de "Uitvoeringsregeling subsidie Woonakkoorden Noord-Holland 2021" vast te stellen. Aanvragen kunnen worden ingediend vanaf 1 januari 2021.

Provinciale Woonagenda en Woonakkoorden
In de provinciale Woonagenda 2020-2025 is opgenomen dat de provincie afspraken maakt met gemeenten in de regio's over woningbouw in de vorm van woonakkoorden. Door het opstellen van deze akkoorden willen wij de samenwerking met gemeenten in regionaal verband verstevigen en worden de urgente opgaven rond wonen en bouwen regiospecifiek opgepakt.

Een woonakkoord is een overeenkomst tussen de samenwerkende gemeenten en de provincie. Dit wordt vastgesteld door gemeentebesturen en Gedeputeerde Staten (GS). Woonakkoorden vervangen de Regionale Actieprogramma's Wonen (RAP's), die eind 2020 aflopen. Een verschil tussen een woonakkoord en een RAP is dat de woonakkoorden door GS worden vastgesteld, dat was niet het geval bij de RAP's. In alle regio's zijn de woonakkoorden momenteel in voorbereiding.

Uitvoeringsregeling Woonakkoorden
Om regio's te ondersteunen bij het opstellen van de woonakkoorden en bij het uitvoeren van de acties en afspraken die eruit voortvloeien, stelt de provincie subsidie beschikbaar. De uitvoeringsregeling Woonakkoorden 2021 is bedoeld om - naast andere instrumenten zoals

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 Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen - bij te dragen aan de doelstelling en speerpunten van de Woonagenda. Als doel is geformuleerd: "De provincie Noord-Holland wil zorgen voor voldoende betaalbare, duurzame en toekomstbestendige woningen voor alle doelgroepen".
De uitvoeringsregeling ondersteunt gemeenten bij de uitvoering van de afspraken uit het gezamenlijke woonakkoord. De regeling heeft zowel een inhoudelijke doel: bijdragen aan de doelstelling en speerpunten uit de provinciale Woonagenda, als een procesmatig doel: bijdragen aan de totstandkoming van woonakkoorden en een goede uitvoering van de acties en afspraken.

De regeling is bedoeld om concrete activiteiten uit te voeren die aansluiten bij de inhoud van het woonakkoord. Zoals bijvoorbeeld het doen van onderzoek naar specifieke woonbehoeften, het opzetten van een stimuleringstraject voor duurzaamheidsmaatregelen, het aanstellen van een wooncoach voor senioren of een onderzoek naar ontsluitingsmogelijkheden. De regeling gaat uit van een cofinancieringspercentage van 50% voor gemeenten of andere partijen uit de regio.

Budget
Voor de uitvoeringsregeling is een subsidieplafond vastgesteld van € 2.519.000,- dat geldt voor de hele provincie tot 31 december 2025. Hierdoor is er voldoende budget beschikbaar voor een piek van aanvragen na de vaststelling van de woonakkoorden en het openstellen van de regeling.

Uitvoering
Wij volgen de voortgang van projectaanvragen nauwlettend en delen de opgedane kennis uit de projecten tussen de regio's. Na een jaar meten we het aanvraagproces bij indieners en na 4 jaar evalueren we de werking van de uitvoeringsregeling.

Wij vertrouwen erop dat hiermee een groot aantal afspraken en acties uit de woonakkoorden tot uitvoering kan komen. Wij wensen u veel succes met het afronden van de woonakkoorden en de uitvoering ervan.

Voor de volledigheid sturen wij in de bijlage een overzicht met daarin een opsomming van onderwerpen die binnen de woonakkoorden kunnen spelen, aangevuld met nuttige links, eventuele subsidiemogelijkheden en contactpersonen bij de provincie. Deze informatie kan u wellicht helpen bij de uitwerking van de woonakkoorden.

Voor vragen kunt u contact opnemen met de provinciale contactpersoon wonen van uw regio, of mailen naar: wonen_noord-holland@noord-holland.nl.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlagen:

- Uitvoeringsregeling Woonakkoorden 2021
- Tabel hulp bij woonakkoordonderwerpen

Onderwerp	Status	Contactpersoon
Bouwen en wonen		
Duurzaamheidsinitiatieven burgercollectieven Noord-Holland Burgers via burgercollectieven stimuleren te investeren in duurzaamheidsmaatregelen (https://www.noord-holland.nl/Loket/Producten_en_Diensten/Producten_op_alfabet/D/Duurzaamheidsinitiatieven_burgercollectieven_Noord_Holland_subsidie)	Subsidie loopt	Pim van Herk
Innovatieve financiering duurzaamheidsmaatregelen woningen Ontwikkeling en testen van nieuwe financieringsvormen ondersteunen, waarmee verduurzamingsmaatregelen voor woningen in eigendom van particuliere woningeigenaren worden gefinancierd. (https://www.noord-holland.nl/Loket/Producten_en_Diensten/Producten_op_alfabet/I/Innovatieve_financiering_duurzaamheidsmaatregelen_woningen_Noord_Holland_subsidie)	Subsidie loopt	Pim van Herk
Warmtetransitie gebouwde omgeving op wijkniveau Optellen en uitvoeren van een wijkplan warmtetransitie (https://www.noord-holland.nl/Loket/Producten_en_Diensten/Producten_op_alfabet/W/Warmtetransitie_gebouwde_omgeving_op_wijkniveau_Noord_Holland_subsidie)	Subsidie loopt	Pim van Herk
Innovatieve verduurzaming corporatiebezit	Regeling in voorbe-reiding	Pim van Herk

Versnelling woningbouw Noord-Holland Noord Uitbreiding van tijdelijke ambtelijke capaciteit binnen gemeenten in Noord-Holland Noord om de versnelling van woningbouw binnen een gemeente te bevorderen. (https://www.noord-holland.nl/Loket/Producten_en_Diensten/Producten_op_alfabet/V/Versnelling_woningbouw_gemeenten_Noord_Holland_subsidie	Subsidie Loopt	Aurelia Orlowski
Woonvisie / woonakkoorden Uitvoering van projecten uit het woonakkoord	Subsidie Gaat in op 1 januari 2020	Marjolijn Geirnaert
Flexibele schil voor gebiedsontwikkelingsteams Met de flexibele schil wordt het knelpunt van personele capaciteit en expertise aangepakt welke gemeenten zelf niet uit de markt kunnen krijgen.	Beleid loopt	Jan-Jaap Visser
FLEXwonen		Aurelia Orlowski
Mobiliteit		Jan Wijkhuizen
Subsidieregeling kleine infrastructuur: subsidieregeling voor infra/fiets/bus maatregelen. Jaarlijks subsidie beschikbaar voor wegbeheerders om de lokale wegen verkeersveiliger te maken. Gemeenten kunnen hierin, onder voorwaarden, een 50% bijdrage aanvragen. (https://www.noord-holland.nl/Loket/Producten_en_Diensten/Producten_op_alfabet/K/Kleine_Infrastructuur_Noord_Holland_subsidie)	Subsidie Loopt	Annemiek van de Weerd
Regionaal fietsnetwerk	Regeling in	Jan-Albert de Leur

	voorbereiding	
Duurzame mobiliteit: Vanuit duurzame mobiliteit wordt gewerkt aan regionaal mobiliteitsplan (RMP) om duurzaamheid verder te bevorderen.	Subsidie Wordt aan gewerkt	Ruben den Uijl
OV-knooppunten	Regeling in voorbereiding	Corine Meijer
Parkeernormen		
Gezonde leefomgeving		Maurik van Hal programmagezondeleefomgeving@noord-holland.nl
Uitvoeringsregeling Gezonde leefomgeving in Planvorming van de Ruimtelijke ordening	Subsidie 3e kwartaal 2020	
Natuurinclusief		Karin van Hoof
Kennisdeling over natuurinclusief bouwen in combinatie met gezonde en klimaatadaptieve inrichting via de aanpak Groen Kapitaal (https://platform.groenkapitaal.nl/)		Karin van Hoof
Kleine subsidie: Betrekken bij Groen Fonds: groene vrijwilligers. (https://www.landschapnoordholland.nl/projecten/programma-betrekken-bij-groen/betrekken-bij-groen-fonds-voor-vrijwilligersprojecten)	Subsidie	Anne Slettum (regeling via Landschap Noord-Holland/IVN)
Landschapsfonds	Nog niet uitgewerkt	Annemieke Bergsma

Klimaat Gemeenten stimuleren om investeringen te doen die bijdragen aan klimaatadaptatie:		Annebet van Duinen
Subsidie onderzoek fysieke uitvoeringsprojecten klimaatadaptatie (https://www.noord-holland.nl/Loket/Producten_en_Diensten/Producten_op_alfabet/O/Onderzoek_fysieke_uitvoeringsprojecten_klimaatadaptatie_Noord_Holland_2020_subsidie)	Subsidie	Annebet van Duinen
Subsidie fysieke uitvoeringsprojecten klimaatadaptatie (https://www.noord-holland.nl/Loket/Producten_en_Diensten/Producten_op_alfabet/K/Klimaatadaptatie_fysieke_uitvoeringsprojecten_subsidie)	Subsidie	Annebet van Duinen

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van ....., nr. ....., tot vaststelling van de Uitvoeringsregeling subsidie woonakkoorden Noord-Holland 2021

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 2 van de Algemene subsidieverordening Noord-Holland 2011;

Overwegende dat het belang van de regionale samenwerking tussen gemeenten, het stimuleren van de woningmarkt en verbetering van bestaande bouw, het wenselijk maakt om subsidie te verlenen aan gemeenten voor het uitvoeren van activiteiten die aansluiten bij de afspraken in het door de regio en door Gedeputeerde Staten vastgestelde woonakkoord;

Besluiten vast te stellen:

Uitvoeringsregeling subsidie woonakkoorden Noord-Holland 2021

Artikel 1
In deze regeling wordt verstaan onder:
- Regio: gemeenten die gezamenlijk en met de provincie een Woonakkoord 2020-2025 als bedoeld in de Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025 hebben vastgesteld.

Artikel 2
Op deze regeling is titel 4.2 van de Algemene wet bestuursrecht van overeenkomstige toepassing.

Artikel 3
Subsidie wordt verstrekt aan de regio Gooi- en Vechtstreek en gemeenten in de provincie Noord-Holland, die subsidie aanvragen namens een regio.

Artikel 4
Subsidie kan worden verstrekt voor de volgende activiteiten:
a. het opstellen van een woonakkoord als bedoeld in de Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025;
b. het uitvoeren van de acties en afspraken die volgen uit het tussen de gemeenten in de regio en Gedeputeerde Staten vastgestelde woonakkoord.

Artikel 5
Een aanvraag om subsidie bevat ten minste:
a. een begroting van de kosten van de activiteit;
b. een financieringsplan van de kosten van de activiteit;
c. een inhoudelijke beschrijving van de activiteit.

Artikel 6
1. Een aanvraag om subsidie is tijdig ingediend indien deze uiterlijk 27 september 2025 voor 17.00 uur is ontvangen.
2. Een aanvraag om subsidie die buiten de in het vorige lid genoemde periode wordt ontvangen, wordt geweigerd.
3. Gedeputeerde Staten beslissen binnen 13 weken na ontvangst van de aanvraag om subsidie.

Artikel 7
Gedeputeerde Staten stellen voor deze regeling voor de periode tot en met 31 december 2025 een subsidieplafond vast van € 2.519.000,-.

Artikel 8

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 door ons 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 er toe leidt dat aanvragen gelijk eindigen, wordt rangschikking van die aanvragen bepaald door loting.

Artikel 9
Subsidie wordt geweigerd indien:
a. bij een subsidieaanvraag op grond van artikel 4, onder b, geen woonakkoord is vastgesteld voor de regio waarvoor de aanvraag om subsidie wordt ingediend;
b. de activiteit naar het oordeel van Gedeputeerde Staten onvoldoende voortvloeit uit het voor de regio vastgestelde woonakkoord;
c. de activiteit financieel niet haalbaar is;
d. de aanvraag betrekking heeft op grondaankoop;
e. de activiteit ziet op het opstellen van een onderbouwing voor een functiewijziging naar wonen in landelijk gebied als bedoeld in de geldende Omgevingsverordening van de Provincie Noord-Holland;
f. de activiteit ziet op het maken of actualiseren van regulier beleid.

Artikel 10
Subsidie wordt niet verstrekt voor:
a. kosten die zijn gemaakt langer dan drie maanden voorafgaand aan de ontvangst van de aanvraag door Gedeputeerde Staten;
b. kosten voor de aanschaf van duurzame gebruiksgoederen ten behoeve van de reguliere bedrijfsvoering van de aanvrager.

Artikel 11
1. De subsidie bedraagt 50% van de subsidiabele kosten met een maximum van € 25.000,- voor een aanvraag om subsidie op grond van artikel 4, onder a, en 50% van de subsidiabele kosten met een maximum van € 150.000,- voor een aanvraag om subsidie op grond van artikel 4, onder b.
2. Indien de aanvraag ziet op het doen van onderzoek bedraagt de subsidie 50% van de subsidiabele kosten met een maximum van € 75.000,-.
3. Indien de activiteit op grond van een andere uitvoeringsregeling wordt gesubsidieerd, wordt het subsidiebedrag zodanig berekend dat het totaal aan subsidies niet meer bedraagt dan 50% van de totale projectkosten.
4. Gedeputeerde Staten verstrekken geen subsidies van minder dan € 5.000,-.
5. Bij subsidies van minder dan € 10.000,- wordt volstaan met subsidievaststelling zonder voorafgaande subsidieverlening.

Artikel 12
1. In de beschikking tot subsidieverlening kunnen Gedeputeerde Staten een verplichting opnemen omtrent de datum waarop de gesubsidieerde activiteiten zijn afgerond.
2. In de beschikking tot subsidieverlening kunnen Gedeputeerde Staten nadere verplichtingen opleggen aan de subsidieontvanger.

Artikel 13
1. Een aanvraag tot vaststelling van de subsidie wordt ingediend uiterlijk 1 augustus van het jaar volgend op het jaar waarin de activiteit is voltooid.
2. Gedeputeerde Staten stellen voor de aanvraag als bedoeld in het eerste lid een formulier beschikbaar op www.noord-holland.nl/Loket/Subsidies.
3. Gedeputeerde Staten beslissen binnen 13 weken na ontvangst van de aanvraag tot vaststelling van de subsidie.

Artikel 14

1. Deze regeling treedt in werking op de dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin zij wordt geplaatst.
2. Deze regeling vervalt met ingang van 1 januari 2026.
3. Deze regeling wordt aangehaald als Uitvoeringsregeling subsidie Woonakkoorden Noord-Holland 2021.
4. De Uitvoeringsregeling Woonvisie Noord-Holland 2020 wordt ingetrokken.

Haarlem, **** **** 2020.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.Th.H. van Dijk, voorzitter.

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris.

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4812
Extern Zaak ID	1434025
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	36
Omschrijving	Klimaat: Planning Actieprogramma Klimaat (C-Agenda RWK 23-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	30 november 2020

Toelichting

GS hebben PS een brief gestuurd met de planning van de belangrijkste acties uit het Actieprogramma Klimaat.

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. G.H. Dinkelman
BEL/OMB

Telefoonnummer +31235143571
dinkelmang@noord-holland.nl

Verzenddatum

17 NOV. 2020

Kenmerk
1434025/1516190

Uw kenmerk

Betreft: Planning Actieprogramma Klimaat

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Planning Actieprogramma Klimaat

Inleiding

Het Actieprogramma Klimaat is een adaptief uitvoeringsprogramma waarmee de provincie Noord-Holland uitvoering geeft aan het Klimaatakkoord en de klimaat- en energie-ambities van het coalitieakkoord Duurzaam doorpakken!

Het Actieprogramma zet in op de vijf gebieden van het Klimaatakkoord - duurzame energie, gebouwde omgeving, industrie, landbouw & bodemdaling en mobiliteit - en op energie-infrastructuur als belangrijke voorwaarde voor de energietransitie. Het raakt daarmee aan alle portefeuilles.

PS worden jaarlijks geïnformeerd over de voortgang van het integrale Actieprogramma. Daarnaast zullen de betreffende portefeuillehouders u informeren over de voortgang per onderdeel.

Tijdens de bespreking van het Actieprogramma in de Commissie RWK op 19 oktober jl. heeft de portefeuillehouder Klimaat u een planning toegezegd van de stukken die u de komende maanden kunt verwachten. Hieronder ziet u in chronologische volgorde wanneer u wat kunt bespreken. Hierbij is de mogelijke maand van behandeling in de betreffende commissie aangehouden (onder voorbehoud van afstemming met de griffie).

- Jaarlijks een voortgangsrapportage en actualisatie van het Actieprogramma zelf, Cie RWK;
- Adaptieve uitvoeringsstrategie voor de energie-infrastructuur: Cie RWK, november;

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

- Waterstofstrategie: Cie RWK, november;
- Tegengaan bodemdaling: Startnotitie integraal gebiedsprogramma Laag Holland: Cie NLG, november;
- Bossenstrategie: Cie NLG, januari 2021
- Nieuw inkoop- en aanbestedingsbeleid: Cie EFB, januari 2021;
- Voedselvisie: Cie NLG, januari 2021;
- Warmtestrategie: Cie RWK, maart 2021;
- Vaststelling 1e Regionaal Mobiliteitsprogramma: Cie M&B, maart-april 2021;
- CO2-emissie eigen organisatie: Cie EFB, april 2021;
- CO2-impactanalyse: Cie EFB, juni 2021 (bij de jaarrekening);
- RES 1.0 inclusief Plan van aanpak voor de uitvoering: Cie RWK, mei-juni 2021;
- Herziene Omgevingsverordening met ook nieuw beleid voor wind op land op basis van de RES-en: Cie RWK, januari 2022.

Belangrijke mijlpalen:

- Alleen nog groene stroom gebruiken: sinds 1 januari 2020;
- Energiebesparing bij bedrijven: eind 2020 afspraken gemaakt met vrijwel alle bedrijven onder provinciaal bevoegd gezag;
- Nieuwe Green Deal CO2 voor de Glastuinbouw: januari 2021;
- Uitvoering motie 42 Economisch herstel en duurzaamheidsfonds: 1e maatregelen voor de gebouwde omgeving in werking: begin 2021;
- Aanbesteding en gunning zonnepark Jaagweide: 1e en 2e kwartaal 2021;
- Gebiedsvisies, uitvoeringsprogramma's en gebiedsakkoorden voor de Greenports: 2021 en 2022;
- Provinciaal wagenpark emissieloos: 2027;
- Provinciale panden energieneutraal: 2028.

Tot slot
Het Actieprogramma Klimaat is breed en raakt zoals gezegd alle portefeuilles. De betreffende portefeuillehouders zullen u op de hoogte houden van de voortgang van de afzonderlijke acties. Eens per jaar brengen we het allemaal bij elkaar in de voortgangsrapportage over het integrale Actieprogramma. Dan is er ook gelegenheid voor actualisatie.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 16 november 2020 15:57
Aan: Mariëtte van Boheemen <boheemenm@noord-holland.nl>
Onderwerp: Brief Natuur- en Milieuorganisaties inzake Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer

Aan de Commissiegriffie van de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
van de Provincie Noord-Holland
T.a.v. Mw. M. van Boheemen

Geachte mevrouw van Boheemen,

Bijgaand ontvangt u de zienswijze van Vereniging Milieudefensie afdeling Haarlem en Vereniging Behoud de Polders Hillegom
inzake het initiatief raadvoorstel CDA-VVD Haarlemmermeer Regiorol Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer.

Wij willen u verzoeken om de brief en bijlage door te sturen naar de Statenleden van de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
en Gedeputeerde Statenleden van de Provincie Noord-Holland.

Bovendien willen wij u vragen om de open brief als ingekomen stuk op de agenda te plaatsen van de eerste komende commissievergadering
Mobiliteit en Bereikbaarheid.

Bij voorbaat hartelijk dank.

Met vriendelijke groet,

namens Vereniging Milieudefensie afdeling Haarlem
Vereniging Behoud de Polders Hillegom

[redacted]

milieudefensie
anders kijken, anders kiezen
Afdeling Haarlem

Behoud de Polders

OPEN BRIEF

Aan de gemeenteraadsleden van de gemeente Haarlemmermeer
Raadhuisplein 1
2132 TZ Hoofddorp

Hillegom/Haarlem, 16 november 2020

Betreft: Initiatief raadsvoorstel CDA-VVD
regiovoorstel Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer

Geachte leden van de raad,

De natuur- en milieuorganisaties Milieudefensie afdeling Haarlem en Vereniging Behoud de Polders Hillegom hebben kennisgenomen van het initiatief raadsvoorstel van het CDA en de VVD van de Haarlemmermeer om het verkeer rond de dubbeldorpen aan te pakken.

De volgende (flankerende) maatregelen die in elk geval onderdeel van de uitwerking zijn:

- Een extra oeververbinding (inclusief toe leidende wegen) tussen Lisserbroek en Lisse, ten zuiden van Lisserbroek, zoals opgenomen in de door de Raad vastgestelde 'Gebiedskaart Lisserbroek 2040'.
- Het verdubbelen van de Elsbroekerbrug in de N207.
- Aanpassen kruispunt Bennebroekerweg –Rijnlanderweg en kruispunt met Spoorlaan.
- Het terugdringen van de hoeveelheid doorgaand verkeer over de Lisserbrug, Hillegommerbrug en Bennebroekerbrug door een (spits)verbod in te stellen voor doorgaand verkeer (varianten meenemen in de uitwerking waarbij in elk geval in één variant het bestemmingsverkeer wordt ontzien).
- Het beïnvloeden van het gedrag van weggebruikers in de dubbeldorpen, aan beide zijde van de Ringvaart, doormiddel van 'nudging'.
- Doorontwikkeling van het openbaar vervoer in dit gebied (verbeteren busverbindingen/HOV).
- Verbeteren van het lokale fietsnetwerk door aanleg van snelfietsroutes, nieuwe verbindingen als alternatief voor het autoverkeer.

Dit lijstje is "old school"
De natuur- en milieuorganisaties vinden dat het door ontwikkelen van het OV/HOV, en ook het stimuleren van het gebruik van het OV/HOV en de aanleg van snelfietsroutes prioriteit moet hebben om het autogebruik te ontmoedigen. Thuiswerken is een goed alternatief om het woon-werkverkeer te doen afnemen. Bovendien moeten er voldoende buurtvoorzieningen in de dubbeldorpen aanwezig zijn. Deze milieuvriendelijke maatregelen dragen bij aan CO2- en stikstofreductie.
In dit raadsvoorstel wordt een belangrijke ontwikkeling niet meegenomen, namelijk de komst van het rekeningrijden. Nu dat in veel verkiezingsprogramma's van links tot rechts is opgenomen kan er van worden uitgegaan dat dit er komt. Het biedt grote mogelijkheden om het verkeer te doseren en de spitsdrukte te verminderen. Daarom zou dit in het lijstje van uit te werken maatregelen moeten worden toegevoegd. Zonder dat is deze lijst bij voorbaat verouderd.

Stoppen met asfalt
Wij zijn tegen de extra oeverbinding tussen Lisserbroek en Lisse, omdat dit leidt tot de aanleg van extra asfalt. Bovendien zijn we tegen de verdubbeling van de Elsbroekerbrug en de N207 van Hillegom. De weg- en brugverbreding wordt geopperd om een (spits)verbod in te stellen voor de Hillegommer- en Lisserbrug. Maar deze maatregel biedt geen enkele oplossing voor de verkeersafwikkeling in de spitsuren op de Leidsestraat in Hillegom.

Elsbroekerpolder is compensatienatuur voor de HSL Schiphol-Antwerpen
Nog maar 14 jaar geleden is de Elsbroekerpolder ingericht als compensatienatuur voor de HSL. Bij de aanleg van dit mega-infrastructuurproject is veel natuur verloren gegaan. Dit werd gecompenseerd door onder ander de Elsbroekerpolder aan te wijzen als natuurgebied voor weidevogels.
Wat is de geloofwaardigheid van het Openbaar Bestuur als deze compensatienatuur na 14 jaar alweer voor een deel vernietigd wordt? De verbreding van de N207 en de brug zal namelijk alleen mogelijk zijn door een strook van dit natuurgebied langs de N207 te asfalteren!

Dit gaat ten koste van bedreigde vogelsoorten zoals grutto
De Elsbroekerpolder heeft zich intussen ontwikkeld tot een van de beste broedgebieden van weidevogels per hectare in Zuid-Holland. Daar mag niet aan geknabbeld worden. Onlangs kwam SOVON Vogelonderzoek Nederland met zeer verontrustende cijfers dat de boerenlandvogels sinds 1990 met maar liefst 70% zijn afgenomen. Vooral weidevogels zoals de grutto en tureluur worden met uitsterven bedreigd, maar ook soorten zoals de scholekster en wulp gaan snel achteruit.

Vereniging Milieudefensie Haarlem

[redacted]

Vereniging Behoud de Polders Hillegom

[redacted]

[redacted]



De Leidsestraat in Hillegom met op de achtergrond de Elsbroekerpolder en in de verte het kruispunt N208-N207 Kalksteenfabriek. De foto is genomen op donderdag 12 november 2020 om 15.25 uur. Er is geen verkeersdrukte op de Leidsestraat te zien.

milieudefensie
anders kijken, anders kiezen
Afdeling Haarlem



Persbericht

Wegverbreding N207 Hillegom brug te ver

Onlangs hebben het CDA en de VVD van de Haarlemmermeer een pakket aan maatregelen gepresenteerd om het verkeer rond de dubbeldorpen van de Ringvaart tussen de Bollenstreek en de Haarlemmermeer aan te pakken.
Het pakket is een combinatie van verkeermaatregelen o.a. door een extra oeververbinding inclusief toe leidende wegen tussen Lisserbroek en Lisse. Het terugdringen van het hoeveelheid doorgaand verkeer over de Lisser-, Hillegommer- en Bennebroekerbrug door een (spits)verbod in te stellen voor doorgaand verkeer. Het verdubbelen van de Elsbroekerbrug in de N207. Het verbeteren van de busverbindingen/HOV en de aanleg van snelfietsroutes, als alternatief voor het autoverkeer.

Milieudefensie Haarlem en Vereniging Behoud de Polders Hillegom vinden dat de indieners verouderde ideeën hebben.
Het door ontwikkelen van het OV/HOV, en ook het stimuleren van het gebruik van het OV/HOV en de aanleg van snelfietsroutes moet prioriteit hebben om het autogebruik te ontmoedigen. Thuiswerken is een goed alternatief om het woon-werkverkeer te doen afnemen. Bovendien moeten er voldoende buurtvoorzieningen in de dubbeldorpen aanwezig zijn. Deze milieuvriendelijke maatregelen dragen bij aan CO2- en stikstofreductie. Het voorstel gaat volledig voorbij aan de komst van het rekeningrijden, dat in veel landelijke verkiezingsprogramma's, van links tot rechts, is opgenomen. Daarmee ontstaan mogelijkheden om het spitsverkeer te verminderen en het autogebruik te sturen. Het is niet meer van deze tijd om deze ontwikkeling volledig te negeren.

De N&M organisaties zijn tegen de extra oeverbinding tussen Lisserbroek en Lisse, omdat dit leidt tot de aanleg van extra asfalt. Bovendien zijn ze tegen de verdubbeling van de Elsbroekerbrug en de N207 van Hillegom. De weg- en brugverbreding wordt geopperd om een (spits)verbod in te stellen voor de Hillegommer- en Lisserbrug. Maar deze maatregel biedt geen enkele oplossing voor de verkeersafwikkeling in de spitsuren op de Leidsestraat in Hillegom.

Wat deze plannen extra wrang maakt is dat de Elsbroekerpolder nog maar 14 jaar geleden is aangewezen en ingericht als compensatie voor verloren natuurgebied door de HSL Schiphol-Antwerpen. Daar willen de indieners dan nu weer een stuk van af pakken voor de N207 brug- en wegverbreding. Het kan toch niet dat compensatienatuur voor het ene infraproject weer kapot gemaakt wordt voor het andere.

De voorstellen zullen ten koste gaan van de grutto en andere beschermde vogelsoorten.
De Elsbroekerpolder is intussen uitgegroeid tot een van de beste broedgebieden van weidevogels per hectare in Zuid-Holland. Onlangs kwam SOVON Vogelonderzoek Nederland met zeer verontrustende cijfers dat de boerenlandvogels sinds 1990 met maar liefst 70% zijn afgenomen. Vooral weidevogels zoals de grutto en tureluur worden met uitsterven bedreigd, maar ook soorten zoals de scholekster en wulp gaan snel achteruit.

Vereniging Milieudefensie Haarlem [redacted]

Vereniging Behoud de Polders Hillegom [redacted]

Hillegom/Haarlem, 16 november 2020

Voor inlichtingen:
[redacted]

Foto : De Leidsestraat in Hillegom met op de achtergrond de Elsbroekerpolder en in de verte het kruispunt N208-N207 Kalksteenfabriek. De foto is genomen op donderdag 12 november 2020 om 15.25 uur. Er is geen verkeersdrukte op de Leidsestraat te zien.

Van: Bram Hansma <bram@ovombudsman.nl>
Verzonden: dinsdag 17 november 2020 07:31
Onderwerp: Persbericht en Kwartaalrapportage OV ombudsman Q3

Beste relatie,

Hierbij ontvangt u het persbericht behorend bij de kwartaalrapportage van de OV ombudsman over het derde kwartaal van 2020. Ook de kwartaalrapportage zelf vindt u in de bijlage.
Heeft u vragen of wilt u een toelichting? Wij staan u graag te woord.

Vriendelijke groet,

Bram Hansma
OV ombudsman

OV Ombudsman

T: 033-4220455
M: 06-28337784

Postbus 2132
3800 CC Amersfoort
www.ovombudsman.nl

Disclaimer: *Deze e-mail is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n). Deze e-mail mag niet worden doorgestuurd, openbaar gemaakt of verveelvoudigd worden zonder de toestemming van de afzender. De OV ombudsman betracht grote zorgvuldigheid bij het verzenden van e-mail. De OV ombudsman kan echter niet garanderen dat deze e-mail juist, volledig, tijdig en virusvrij wordt overgebracht. In een dergelijk geval is de OV ombudsman op geen enkele wijze aansprakelijk voor enige schade, direct dan wel indirect, in welke vorm dan ook.*

P E R S B E R I C H T

OV ombudsman vraagt duidelijkheid en handhaving mondkapjesplicht

Amersfoort, 17 november 2020

De OV ombudsman vindt dat er meer duidelijkheid moet komen over de mondkapjesplicht in het openbaar vervoer en over de manier waarop deze wordt gehandhaafd. Nogal wat reizigers voelen zich niet veilig omdat niet alle passagiers een mondkapje dragen. Over de positie van reizigers die om medische redenen (bijvoorbeeld longproblemen) geen mondkapje kunnen dragen, bestaat volgens de OV ombudsman ook te veel onduidelijkheid.

De OV ombudsman, die klachten behandelt van gebruikers van het openbaar vervoer, schrijft dit in zijn rapportage over het derde kwartaal. “Het is belangrijk”, zegt de ombudsman, “dat goedwillende reizigers met een mondkapje zien dat reizigers zonder mondkapje worden aangesproken op het niet dragen ervan.” Er is volgens de OV ombudsman bij OV-bedrijven onvoldoende capaciteit om te handhaven.

Reizigers die vanwege een fysieke aandoening geen mondkapje kunnen dragen, krijgen tegengestelde signalen. De rijksoverheid meldt (op de eigen website) dat deze reizigers aan conducteurs, chauffeurs en buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA’s) simpelweg kunnen melden waarom ze geen mondkapje dragen. In de praktijk blijkt dat deze mensen met een gezondheidsprobleem soms toch een boete krijgen. De OV-bedrijven zeggen namelijk dat een mondkapje voor iedereen verplicht is en dat op die regel geen uitzonderingen worden gemaakt. “Terecht pleiten vervoerders voor duidelijkheid”, zegt de OV ombudsman. “Daaraan is ook bij reizigers behoefte.”

Studentenreisproduct

In de derde kwartaalrapportage van 2020 vraagt de OV ombudsman ook om een blik op het huidige studentenreisproduct, dat is gekoppeld aan de studiefinanciering. Lang niet alle studenten blijken in coronatijd te weten hoe ze dit product (tijdelijk) kunnen stopzetten, waardoor hun mogelijke studieschuld met een kleine honderd euro per maand oploopt, terwijl ze niet of weinig gebruik maken van het OV. De informatievoorziening over het stopzetten laat volgens de ombudsman te wensen over.

Veel onderwijsinstellingen kiezen nu voor gedwongen online lesgeven. Als dit model in de toekomst meer vaste vorm aanneemt, dan adviseert de OV ombudsman de verantwoordelijke partijen om onderling in gesprek te gaan over de opzet van het huidige studentenreisproduct als onderdeel van de studiefinanciering.

<u>Bericht voor de media</u>
De volledige kwartaalrapportage (juli tot en met september 2020) vindt u in de bijlage en is te downloaden via de website van de OV ombudsman (www.ovombudsman.nl). Nadere informatie is te verkrijgen bij Bram Hansma, OV ombudsman, telefoon: 06-28337784 of 033-4220455

OV Ombudsman

Kwartaalrapportage

1 juli 2020 – 30 september 2020

Onderwerpen:

Mondkapjes in het OV

Buurtbussen aan de kant

Studentenreisproduct

Systeemfouten

Inhoud

1. Voorwoord 3

2. Samenvatting en aanbevelingen 4

3. Resultaten 7

4. Trends 9

4.1 Mondkapjes in het OV 9

4.2 Buurtbussen aan de kant 12

4.3 Studentenreisproduct 14

4.4 Systeemfouten 16

4.4.1 Verdwenen lange afstandskorting. Zwolle-Emmen ruim 400% te duur. 16

4.4.2. Verkeerde instelling incheckapparatuur EBS 17

4.4.3. Overstap NS Flex/Qbuzz 18

5. Cijfers juli – september 2020 20

Tabel 1. Klachten per categorie 20

Tabel 2. Klachten per vervoerder 21

Tabel 3. Categorie versus vervoerder 22

Tabel 4. Klachten per vervoerder binnen de categorie vervoerbewijs 26

Tabel 5. Klachten per concessie 29

1. Voorwoord

Het is altijd fijn om in moeilijke tijden te kunnen beginnen met enkele positieve geluiden. Goed nieuws is dat er in 2022 meer 10-minutentreinen gaan rijden tussen Nijmegen, Arnhem, Utrecht en Schiphol en tussen Schiphol, Leiden, Den Haag en Rotterdam. Ook het bericht dat de Hoekse Lijn doorgetrokken wordt naar Hoek van Holland strand is zeer positief. Verder is het mooi dat de Eurostar van Amsterdam naar Londen nu nog sneller is, vanwege het schrappen van de verplichte paspoortcheck op Brussel – Zuid op de heenweg.

Kijken we naar de nabije toekomst, dan zijn we echter niet zonder zorgen. Vervoerders hebben hun inkomsten door de coronacrisis scherp zien teruglopen. En het is de vraag hoe zich dat vertaalt in de dienstregeling voor volgend jaar. Dit zou kunnen betekenen dat lijnen met een lagere frequentie gaan rijden en dat streeklijnen worden vervangen door buurtbussen; de financiële 'oplossingen' liggen voor de hand. Hopelijk houden overheden (als concessieverleners) en vervoerders de komende maanden echter voldoende oog voor de belangrijke, economische en sociale rol van goed openbaar vervoer. In hoofdstuk 4 (buurtbussen) besteden we hieraan ook aandacht.

Er is veel onzekerheid over de duur van de coronacrisis. Ook weet niemand hoeveel mensen na corona weer gaan reizen met het openbaar vervoer nu het thuiswerken steeds meer ingeburgerd is geraakt. Deze twijfel over de toekomst leidde er onder andere toe dat geen enkele vervoerder heeft ingeschreven voor de aanbesteding van de concessie Valleilijn, de treinverbinding tussen Amersfoort en Ede-Wageningen. Daar staat de provincie Gelderland nu met lege handen. Wat betekent dit voor de reizigers op dit normaal gesproken redelijk drukke traject? Anderzijds zien we ook dat overheden aanbestedingen voor concessies uitstellen in deze ingewikkelde periode.

We hebben te maken met een nieuwe werkelijkheid, die van iedereen aanpassingen vraagt en de bereidheid vanzelfsprekendheden opnieuw te overdenken. Vandaar ook dat we in deze kwartaalrapportage bijvoorbeeld naar aanleiding van signalen van studenten, de opzet van het studentenreisproduct aankaarten. Omdat de wereld zeker tijdens, maar mogelijk ook na corona op een aantal punten een andere kan zijn dan ervoor.

Bram Hansma
OV ombudsman

2. Samenvatting en aanbevelingen

Dit hoofdstuk bevat een samenvatting van deze kwartaalrapportage en de aanbevelingen van de OV ombudsman op basis van de binnengekomen klachten. In deze kwartaalrapportage (over de periode van 1 juli tot en met 30 september 2020) zijn het uiteraard weer corona-gerelateerde onderwerpen die de meeste aandacht vragen.

Er kwamen in deze drie maanden een kleine 500 klachten van reizigers binnen bij de OV ombudsman (deze worden in hoofdstuk 5 van deze rapportage gedetailleerd toegelicht), wat er minder zijn dan dezelfde periode een jaar geleden. Ook hier speelt corona een rol, want het aantal reisbewegingen was ook aanzienlijk minder dan een jaar geleden.

Het verplichte gebruik van mondkapjes was een topic onder de klachten, vooral omdat mensen zich ergeren aan het feit dat lang niet iedereen zich houdt aan deze gedragsregel en van handhaving lang niet altijd sprake is. We bespreken deze trend in hoofdstuk 4.
Al het personeel op bus, trams, trein of metro is bevoegd mensen aan te spreken op hun gedrag, maar alleen buitengewone opsporingsambtenaren (BOA's) zijn bevoegd werkelijk te handhaven. En BOA's zijn er vaak niet voldoende. Omdat het praktisch onmogelijk, is, zeggen de vervoerders, om in al die duizenden voertuigen het probleem op te lossen via handhaving. We kunnen ons indenken dat de mogelijke landelijke mondkapjesplicht vanaf 1 december bijdraagt aan het vaker dragen van mondkapjes in het OV. Overigens laten sommige vervoerders ook weten dat veel reizigers wél netjes mondkapjes opdoen.

1. De OV ombudsman roept OV-bedrijven op om reizigers zoveel mogelijk te blijven aanspreken op de mondkapjesplicht, zodat ook kwetsbare groepen zich veilig voelen in het openbaar vervoer.

Veel onduidelijkheid is er over de positie van mensen met een fysieke beperking die hen het dragen van een mondkapje onmogelijk maakt. Op de website van de rijksoverheid staat weliswaar dat zij dat het beste kunnen aangeven bij conducteurs, chauffeurs en BOA's, maar volgens de samenwerkende OV-bedrijven is een mondkapje voor iedereen verplicht en zijn geen ontheffingen/uitzonderingen afgesproken.

2. De OV ombudsman vindt dat snel duidelijkheid moet komen voor OV-reizigers die om fysieke redenen geen mondkapje kunnen dragen. Wat zijn hun rechten? En hoe kunnen ze die uitoefenen?

Corona heeft het isolement van veel ouderen vergroot. Door het wegvallen van vrijwel alle buurtbussen heeft het openbaar vervoer hieraan – ongewild – ook een bijdrage geleverd. Gelukkig hebben enkele regio's gezorgd voor goede alternatieven, zoals regiotaxi's, en blijkt

uit onderzoek dat met enkele aanpassingen ook buurtbussen voor gebruik tijdens de pandemie geschikt gemaakt kunnen worden.

3. De OV ombudsman roept de OV sector op de betekenis van kleinschalig openbaar vervoer – met name voor ouderen in dunbevolkte gebieden – niet te onderschatten. Het voorkomen van sociaal isolement is een investering waard.

Tijdens de coronacrisis hebben veel studenten aanzienlijk minder gebruik gemaakt van het openbaar vervoer, terwijl de bekostiging van het studentenreisproduct wel verloopt via de totale som van studiefinanciering bedoeld voor de studenten zelf.

Anders dan veel andere OV-abonnementen is het studentenreisproduct in de discussie over het tijdelijk stopzetten of aanpassen van de abonnementen weinig benoemd. Ook vragen wij ons af of de voorwaarden van het stopzetproces bij alle studenten helder zijn.

4. De OV ombudsman is van mening dat het goed is wanneer de verantwoordelijke partijen onderling in gesprek gaan over de opzet van het huidige studentenreisproduct. Dat is belangrijk in de huidige coronaperiode, maar ook voor de periode daarna, als mocht blijken dat online lesgeven meer regulier wordt. Daarbij hoort ook het tegen het licht houden van het proces van tijdelijk stopzetten van het reisrecht en de informatievoorziening daarover.

In deze rapportage maken we verder opnieuw melding van systeemfouten die ervoor zorgen dat reizigers te veel betalen voor het gebruik van het openbaar vervoer. Het zijn vooral de oplettende reizigers die hiervan melding maken en het te veel betaalde terugkrijgen. Vaak ligt het initiatief om de foute betaling te signaleren en geld terug te vragen bij de reiziger.

5. De OV ombudsman roept OV-bedrijven nogmaals op tot een actieve opstelling bij systeemfouten die reizigers benadelen. Als het enigszins mogelijk is, dan zouden zij zelf de gedupeerden moeten benaderen en compenseren.

Tenslotte signaleren we in hoofdstuk 5 enkele tekortkomingen voor reizigers die in het OV gebruik willen maken van de fiets. Zo blijkt dat aan reizigers die hun fiets willen meenemen in de trein gevraagd wordt om een vrijwillige registratie. In de praktijk blijkt het voor de vraag of er plek is voor de fiets in de trein niet uit te maken of die fiets wel of niet is geregistreerd.

Een ander punt is dat reizigers die hun fiets willen meenemen daarvoor sinds kort geen kaartje meer via de automaat kunnen kopen. Dat moet via de app of online. Dit is geen goede zet, want zo worden mensen die digitaal minder vaardig zijn ernstig benadeeld.

Vervelender nog is het dat reizigers die gebruik maken van OV Fiets en de gehuurde fiets inleveren na sluitingstijd van de stalling of bij een onbemande stalling, nog wel eens in problemen komen. Het inleveren van de fiets wordt niet altijd goed geregistreerd en de reiziger krijgt een boete van 250 euro. Dit komt te vaak voor om als 'incident' te worden afgedaan.

6. De OV ombudsman vraagt NS om er alles aan te doen om de procedure voor het afleveren van OV Fiets te verbeteren en te zorgen dat er minder foutieve boetes worden uitgedeeld. Daarnaast vragen we de vervoerder – gezien de technische problemen bij de stallingen de reiziger van wie de fiets 'niet ingeleverd' zou zijn – vaker het voordeel van de twijfel te geven.

3. Resultaten

In dit hoofdstuk doen we verslag van enkele van de resultaten die (mede) dankzij de OV ombudsman in het derde kwartaal van 2020 zijn geboekt.

Opgezegd abonnement blijkt actief

Een reiziger beëindigt zijn NS-abonnement in 2016. Vier jaar later ontvangt hij echter een aanmaning: hij zou zijn abonnementskosten niet betaald hebben. Meneer neemt contact op met NS en de stopzetting blijkt nooit goed verwerkt te zijn. Hierdoor is het abonnement nog actief. Dit komt nu pas aan het licht omdat de abonnementskosten al jaren van een verkeerde rekening werden geïnd. De houder van deze rekening heeft dit ontdekt en NS ingelicht.
Na bemiddeling door de OV ombudsman stopt NS het incassotraject. De openstaande incasso- en abonnementskosten worden kwijtgescholden. Meneer kan immers aantonen dat hij geen gebruik meer heeft gemaakt van het abonnement. Ook is niet duidelijk of en door wie een administratieve fout is gemaakt. De reiziger is opgelucht dat het zo is opgelost door NS.

Een gevaarlijk waarschuwingsbord

Op het Pontplein in Amsterdam-Noord worden enkele borden geplaatst om reizigers te herinneren aan de 1,5-meterregel. Eén van deze borden hangt zo laag dat reizigers hun hoofd gemakkelijk kunnen stoten. Ook zijn de randen scherp en niet veilig afgewerkt. Een reiziger dient een klacht in bij het GVB, maar wordt doorverwezen naar de gemeente. De gemeente stuurt hem echter terug naar het GVB. De reiziger zoekt hierop contact met de OV ombudsman.

Wij nemen contact op met de vervoerder. Na enige onduidelijkheid over wie verantwoordelijk is, belooft het GVB het probleem op te lossen. Het bord wordt verplaatst naar een veiligere hoogte. Meneer – die door zijn visuele beperking een groep reizigers vertegenwoordigt die extra snel hinder ondervinden van dergelijke situaties – is hier erg blij mee.

Onmogelijke huisnummertoevoeging

Als een reiziger een abonnement voor een NS-fietsenstalling probeert te bestellen, treedt er een probleem op: haar huisnummertoevoeging, bestaande uit cijfers, wordt niet herkend door het systeem. De klantenservice heeft niet direct een oplossing paraat. In de tussentijd betaalt de reiziger echter extra stallingskosten. In een poging het probleem op te lossen dient zij een klacht in bij de OV ombudsman.

Nog tijdens het contact tussen NS en de OV ombudsman blijkt de bestelling opeens wel te lukken. Door haar huisnummer volledig uit te typen heeft mevrouw de systeemweigering omzeild en zelf het grootste probleem opgelost. NS laat de OV ombudsman weten dat mevrouw een vergoeding krijgt voor teveel betaalde stallingskosten. Ook wordt gezocht naar

een definitieve oplossing, zodat dit systeemprobleem in de toekomst niet meer zal voorkomen.

4. Trends

Op basis van de klachten die de OV ombudsman in de maanden juli, augustus en september 2020 heeft ontvangen, signaleren we de belangrijkste trends. In deze kwartaalrapportage gaan we daarom in hoofdstuk 4.1 dieper in op de mondkapjesplicht in het openbaar vervoer, in hoofdstuk 4.2 op het niet rijden van de buurtbussen en in hoofdstuk 4.3 op het studentenreisproduct. Tenslotte gaat hoofdstuk 4.4 over diverse zaken die misgaan rond afschrijvingen van de OV-chipkaart. Hier kunnen verschillende oorzaken aan ten grondslag liggen.

4.1 Mondkapjes in het OV: wie handhaaft dit en zijn er uitzonderingen?

Sinds 1 juni 2020 is een niet-medisch mondkapje verplicht in bus, trein, tram en metro. De reden is dat het in het OV niet mogelijk is 1,5 meter afstand te houden. Het is een wettelijke verplichting om in het openbaar vervoer een mondkapje te dragen, gebaseerd op de Wet personenvervoer 2000. Hierin is onder andere bepaald dat iedereen verplicht is om aanwijzingen van vervoerders op te volgen 'voor orde, rust, veiligheid of een goede bedrijfsgang'.

De verplichting geldt voor reizigers van 13 jaar en ouder en OV-personeel. De boete voor het niet dragen van een mondkapje is 95 euro. Het lijkt erop of de meeste reizigers het reizen met een mondkapje accepteren als relatief eenvoudig middel om het openbaar vervoer te laten rijden.

Toch ontving de OV ombudsman in de laatste drie maanden klachten over het mondkapje. De klachten zijn onder te verdelen in drie categorieën:

1. Sommige reizigers klagen over het gebrek aan handhaving op het dragen van mondkapjes. Reizigers melden dat personeel van de OV-bedrijven mensen die geen mondkapje dragen daar vaak niet op aanspreekt.
2. Een ander deel van de klachten is afkomstig van reizigers die geen mondkapje kunnen dragen vanwege een fysieke beperking, zoals bijvoorbeeld astma of slechte longen. Ze klagen dat ze ondanks een doktersverklaring voor een ontheffing voor het dragen van een mondkapje toch een boete kunnen krijgen.
3. Een kleine groep mensen klaagt dat ze geen mondkapje willen dragen, omdat het volgens hen niet bijdraagt aan veiliger reizen of omdat ze de risico's om ziek te worden door corona ontkennen.

Het handhaven op het dragen van mondkapjes moet gebeuren door de OV-bedrijven en hun BOA's. In de praktijk zijn niet in elk voertuig BOA's of personeel van de vervoerder aanwezig

om te controleren. Dat is ook de reden dat vervoerders reizigers oproepen om elkaar aan te spreken op het dragen van een mondkapje.

> *Ik reis regelmatig met de buslijnen 300 en 3 vanuit Haarlem en ik zie dat veel mensen geen mondkapje dragen. Ik snap dat de buschauffeur geen tijd heeft om mensen hierop aan te spreken, maar waarom wordt er niet door BOA's gecontroleerd? Omdat er nu nauwelijks controle plaatsvindt voel ik me onveilig tijdens het reizen. Vanwege mijn leeftijd val ik in de risicogroep voor corona. Ik heb Connexxion gebeld en die zeggen dat ze hier niks aan kunnen doen. Connexxion adviseerde mij om de gemeente te bellen, maar wat heeft die hiermee te maken?*
>
> *Mijn dochter (33) en ik (65) merken steeds vaker dat mondkapjes in de treinen NIET worden gedragen. In de tweede klas waren veel mensen die geen mondkapje gebruikten. Vanwege het onveilige gevoel in de drukke trein vluchtten we naar de eerste klas, maar daar bleek zelfs een hoestende reiziger zonder mondkapje te zitten. Op de verschillende treinreizen die wij beiden (afzonderlijk) vanaf 1 juli hebben gemaakt is op geen enkel moment een conducteur te zien geweest.*

Begin oktober werd bekend dat een buschauffeur van het GVB ernstig mishandeld is omdat hij een reiziger zonder mondkapje niet wilde toelaten tot de bus. Er zijn meer meldingen van agressie ten opzichte van personeel van OV-bedrijven. Dit is uiteraard heel ernstig. De OV ombudsman begrijpt dat het personeel in de voertuigen een moeilijke taak heeft. Het aanspreken van reizigers zonder mondkapje leidt regelmatig tot discussies en helaas soms ook tot agressie.

De bevindingen van de OV ombudsman dat reizigers zich vooral ergeren aan medereizigers, die zich niet aan de coronamaatregelen houden, wordt bevestigd door een analyse van CROW, het kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, werk en veiligheid. Het CROW heeft in oktober de resultaten gepubliceerd van een onderzoek naar ervaringen van reizigers in coronatijden. Hieruit bleek ook dat reizigers verwachten dat vervoerders ervoor zorgen dat de regels van het dragen van een mondkapje nageleefd worden.

Daarom roepen wij de OV-bedrijven op te zorgen voor zichtbaarheid in het OV en om te handhaven. Het is belangrijk dat goedwillende reizigers met een mondkapje zien dat reizigers zonder mondkapje aangesproken worden op het niet dragen ervan.

De OV ombudsman heeft OV-NL, bij monde van voorzitter Pedro Peters een reactie gevraagd op onze bevindingen. Hij zegt onder andere het volgende:

"Gelukkig reizen veruit de meeste mensen wel met een mondkapje. Voor die mensen is het inderdaad irritant als andere reizigers dat niet doen. Het is echter de verantwoordelijkheid van iedere reiziger zelf om zich aan de regels te houden. Het is vergelijkbaar met het verbod om door rood te rijden. Dat is echt de verantwoordelijkheid van een weggebruiker zelf in het belang van de zijn eigen veiligheid en die van een ander. Het vervoerbedrijf is niet

verantwoordelijk voor dat gedrag van een reiziger. Ons beleid is dat we zoveel en duidelijk mogelijk communiceren over deze plicht en andere corona-onderwerpen. OV-personeel (met uitzondering van de BOA's) is niet bevoegd tot handhaving hiervan. Dit is hun taak ook niet. Wel kunnen OV-medewerkers reizigers hierop aanspreken en doen chauffeurs bijvoorbeeld "stille meldingen" hiervan aan de verkeersleiding. Hiermee monitoren de bedrijven dit gedrag. Voor de handhaving is de afspraak dat een BOA een reiziger hierop in eerste instantie aanspreekt en indien de reiziger niet meewerkt over kan gaan tot verbaliseren. De-escalatie is hierbij altijd het uitgangspunt. Overigens is het praktisch onmogelijk om in 6.000 bussen en honderden treinen, metro's en trams dit probleem op te lossen via handhaving."

Als antwoord op onze vraag hoe dan wel gezorgd kan worden voor een veilige reis, antwoordt Peters: "OV-bedrijven doen erg veel aan het inperken van het besmettingsrisico. Zo zijn wij - op ons voorstel - de eerste en enige sector waar een mondkapje verplicht is. Ook hebben wij ingesteld dat reizigers in de bussen achterin stappen. Momenteel wordt hard gewerkt aan het plaatsen van spatschermen in alle bussen, waardoor het besmettingsrisico nog minder wordt. In de plaatsen waar deze schermen al geplaatst zijn, merken we dat het aantal incidenten afneemt, het zwartrijden minder wordt en minder mensen zonder mondkapje reizen. Daarnaast zorgen we voor extra schoonmaak etc. etc. Tot nu toe zijn er geen besmettings-brandhaarden in het OV geweest."

Fysieke beperkingen

Een ander punt waarvoor de OV ombudsman aandacht vraagt, is de positie van mensen die geen mondkapje kunnen dragen vanwege een fysieke beperking, zoals longproblemen. Een reis met het OV is voor deze reizigers omgeven met veel onzekerheden. Mag ik mee in de trein, tram, bus of metro? Voldoet de verklaring van mijn arts? Kan ik er onderweg uitgezet worden? Krijg ik een boete? Ik kan misschien wel ergens heen reizen maar kan ik ook weer thuiskomen? Op de website van de Rijksoverheid staat het vrij helder: *Mogelijk kunt u om een medische reden geen mondkapje dragen. Bijvoorbeeld omdat u een longziekte heeft. Bij een controle legt u aan conducteurs, chauffeurs of boa's uit waarom u geen mondkapje draagt.*

De praktijk is minder duidelijk. Wat als de conducteur of BOA dit niet accepteert en er een discussie ontstaat? In het OV-protocol (versie 1 juli) van de vervoerbedrijven staat dat de controleur hier flexibel mee om moet gaan, maar uit klachten die wij ontvangen blijkt dat dit niet altijd goed gaat. We vinden dat hier meer aandacht voor zou moeten zijn.

> *Ik heb een medische verklaring van mijn behandelend arts waarin staat vermeld dat ik om medische redenen geen mondkapje kan dragen, maar wel een gelaatsmasker. Dit wordt echter niet als geldig gezien door de NS. Ik moet regelmatig voor ziekenhuisbezoeken reizen van Lelystad naar Maastricht. Een conducteur in de trein dreigde laatst met de (spoorweg)politie als ik mijn gelaatsmasker op hield, ondanks de medische verklaring die ik kon overhandigen. Ik heb*

het gemeld, maar ik krijg verschillende reacties variërend van: 'het mag wel' tot 'het mag niet' tot 'je kunt een fikse boete krijgen als de spoorwegpolitie het ziet'.

Ook deze kwestie hebben we voorgelegd aan Pedro Peters van OV-NL. Zijn reactie: "Het dragen van een mondkapje door reizigers in het OV is voor alle reizigers verplicht. Hier zijn geen ontheffingen/uitzonderingen voor afgesproken. Mensen kunnen dus geen ontheffing krijgen. Iedereen is verplicht een mondkapje te dragen. In het kader van de mogelijke uitbreiding van de mondkapjesplicht in meer openbare ruimten, vindt op dit moment overleg plaats met de Rijksoverheid over dit soort uitwerkingen. Wij pleiten niet voor verschillende ontheffingsmogelijkheden, aangezien deze niet handhaafbaar en controleerbaar zijn voor OV-medewerkers. Tevens zijn wij bang dat dit zal leiden tot oneigenlijk niet-dragen van mondkapjes. Voor ons is dat dan oncontroleerbaar en niet werkbaar. Een alternatief in de vorm van een gezichtsscherm kan voor veel mensen wellicht een goed alternatief zijn. Welk scherm dit moet zijn, moet dan wel duidelijk bepaald worden. Het overleg met de rijksoverheid loopt nog. Ook wij pleiten voor duidelijkheid én voor werkbaarheid."

Per saldo is de conclusie dat het in het openbaar vervoer verplicht is om een mondkapje te dragen, maar dat er onvoldoende capaciteit is om deze verplichting adequaat te handhaven. Een andere conclusie is dat de Rijksoverheid mensen, die om medische redenen geen mondkapje kunnen dragen, adviseert om dit uit te leggen aan eventuele controleurs (OV-personeel of BOA's), maar dat de OV-bedrijven zelf van mening zijn dat dit geen optie is. Er zijn geen ontheffingen/uitzonderingen afgesproken, zeggen zij. Terecht dat de vervoerders pleiten voor duidelijkheid. Daaraan is ook bij reizigers behoefte.

4.2 Corona zet buurtbussen aan de kant; hoe lang nog?

De coronacrisis heeft grote invloed op de buurtbussen. Anders dan het reguliere openbaar vervoer staan buurtbussen nog steeds aan de kant. De reden is dat buurtbussen kleinere bussen zijn, waarin mensen vaak dicht op elkaar zitten. Bovendien worden de buurtbussen vaak gereden door oudere vrijwilligers. Het gevolg is dat duizenden reizigers lange tijd verstoken zijn geweest van openbaar vervoer. Vaak gaat het juist om oudere mensen in afgelegen gebieden, die geen alternatieven hebben.
In enkele regio's is de afgelopen maanden gezorgd voor alternatief vervoer. In Gelderland kunnen de buurtbusreizigers gebruik maken van regiotaxi's. Zo'n taxi brengt de reiziger van deur tot deur. Je betaalt naast een opstaptarief een prijs per kilometer, die hoger is dan OV-tarief, maar lager dan een commercieel taxitarief. Ook in Noord-Brabant kunnen reizigers gebruik maken van de Regiotaxi tegen het WMO-tarief. Vervoerder Syntus Utrecht zet op enkele buurtbuslijnen reguliere bussen in. In Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond is met ingang van 1 september de Buurtbus-taxi gaan rijden in opdracht van Connexxion. Er wordt gewerkt met het bestaande halte-netwerk en een rit kost altijd 4 euro per persoon.

In sommige regio's zijn geen alternatieven voor de buurtbus. Dat blijkt uit de onderstaande klacht.

> *Er rijdt sinds maart 2020 geen buurtbus in de Aalderinkshoek in Almelo. Een hele wijk met twee verzorgingstehuizen heeft geen openbaar vervoer meer. Dit kan niet. We worden continue aan het lijntje gehouden door Keolis.*

Waarom in de buurt van Almelo geen goede alternatieven voor de buurtbus bestaan, vroegen we aan de provincie Overijssel. Zulke alternatieven zouden te duur worden in een concessie die toch al onder druk staat, zegt de provincie. Bovendien zou de inzet van RegioTaxi niet mogelijk zijn omdat de provincie geen relatie heeft met de vervoerders die RegioTaxi in Overijssel uitvoeren.

Door de corona is alles veranderd, ook in het openbaar vervoer. Als er geen corona zou zijn, zou het absoluut ongehoord zijn om zomaar honderden buurtbuslijnen te schrappen en de reizigers aan hun lot over te laten. Met corona kan dat wel. De OV ombudsman begrijpt dat de gezondheid van personeel van de buurtbus en reizigers voorop moet staan, maar vindt het erg pijnlijk dat zoveel mensen nu niet kunnen reizen.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft TNO gevraagd onderzoek te doen naar een aantal proefopstellingen die ervoor moeten zorgen dat zowel reizigers als de chauffeur veilig met een buurtbus kunnen rijden. Het goede nieuws is dat in oktober de uitkomsten van het onderzoek van TNO bekend zijn geworden. De conclusie is dat buurtbussen weer ingezet kunnen worden wanneer ze beschikken over kuchschermen, een extra dakventilator en actieve HEPA-luchtfilters.

OV-NL, de branchevereniging van de vervoerders heeft laten weten dat alle OV-bedrijven de aanpassingen gaan aanbrengen. De verwachting is dat in november de ombouw van de buurtbussen afgerond is en dat de buurtbussen, ruim 350 in Nederland, daarna zo snel mogelijk weer de weg op kunnen. Dat geldt niet voor Waterland. Daar rijden de buurtbussen van EBS namelijk sinds 5 oktober al weer, met aanpassingen.

De OV ombudsman waardeert het zeer dat sommige regio's en OV-bedrijven zo flexibel waren dat ze alternatieven hebben ingezet in de afgelopen tijd. Hopelijk verloopt de aanpassing van de buurtbussen voortvarend en kunnen voor het eind van het jaar alle gebruikers van de buurtbus er weer op uit.

4.3 Studentenreisproduct in tijden van corona

Waarom kaarten we dit onderwerp aan? Allereerst omdat OV ombudsman vragen en klachten ontvangt van studenten die zich afvragen waarom ze een kaart blijven bekostigen die ze veel minder gebruiken. Hoe zit dat?

Elke student met studiefinanciering heeft recht op een studentenreisproduct. Dit recht heeft een duur van de nominale studieduur, plus een jaar. Hiervoor betalen studenten € 98,72 per maand (2020). Dit bedrag wordt opgeteld bij de prestatiebeurs van studenten, die zij moeten terugbetalen wanneer zij niet (tijdig) afstuderen.

Op 12 maart 2020 besloot het kabinet dat universiteiten en hogescholen voorlopig geen fysiek onderwijs meer mochten aanbieden; de lessen werden verplaatst naar de online-omgeving. Omdat het openbaar vervoer op dat moment op dringend advies van de overheid slechts bedoeld was voor reizigers met een vitaal beroep, daalde het aantal studentenreizen vanzelfsprekend sterk. Om studenten te compenseren, besloot Minister Van Engelshoven (Onderwijs, Cultuur en Wetenschap) dat studenten drie maanden langer gebruik mochten maken van hun reisrecht. Deze maanden gaan in zodra het reisrecht is verlopen. Dit biedt in principe een oplossing voor studenten die (mede) dankzij corona studievertraging oplopen, maar in coronatijd wel een actief studentenreisproduct bezitten.

Stopzetten of niet?

De geboden compensatie is een mooi gebaar. Er zijn echter situaties waarin dit gebaar geen (afdoende) oplossing biedt. Hier maakt de OV ombudsman zich zorgen om. In de huidige situaties zijn er twee opties, elk met hun eigen nadelige gevolgen.

Een student kan er allereerst, met de drie maanden compensatie in het achterhoofd, voor kiezen om het studentenreisproduct actief op de kaart te laten staan. Dit lijkt geen probleem, omdat de verloren maanden worden gecompenseerd. De hoogte van de prestatiebeurs blijft in dit geval echter oplopen met € 98,72 per maand. Als een student zijn diploma niet, of niet binnen de gestelde termijn behaalt, wordt dit bedrag onderdeel van zijn studieschuld. Indien er voor dit soort situaties geen aparte regeling wordt getroffen, komt de rekening op het bordje van de student.

Een student kan er ook voor kiezen om zijn studentenreisproduct (tijdelijk) te beëindigen. De stopzetprocedure is volgens ons echter niet heel duidelijk en nodigt zeker niet uit om flexibel te gebruiken. Wanneer een student op www.duo.nl het reisrecht wil stopzetten, krijgt hij het volgende bericht te lezen.

'Wilt u uw reisrecht bewaren voor later? Dat kan. Zet uw studentenreisproduct stop bij een automaat. Heeft u naast het studentenreisproduct ook andere delen van de studiefinanciering?

Dan moet u ook die stopzetten. Het reisproduct is namelijk gekoppeld aan de studiefinanciering. Zet u uw studiefinanciering niet stop? Dan verbruikt u nog steeds uw maanden reisrecht. Ook als u het reisproduct niet gebruikt of niet heeft opgehaald.'

Volgens ons een tekst die gemakkelijk verkeerd geïnterpreteerd kan worden. Het leest alsof een student zijn studiefinanciering ook dient te stoppen "*Heeft u naast het studentenreisproduct ook andere delen van de studiefinanciering? Dan moet u ook die stopzetten".* Het stopzetten van de studiefinanciering is echter iets wat veel studenten niet willen, of zich simpelweg niet kunnen veroorloven. In de laatste zin staat echter dat het ook anders kan. Concluderend kan het studentenreisproduct stopgezet worden zónder dat studenten hun studiefinanciering stopzetten. De € 98,72 per maand wordt in deze gevallen niet opgeteld bij de prestatiebeurs van de student. Zij verbruiken dan echter wél maanden reisrecht van het totaal van hun nominale studieduur plus een jaar, wat in de toekomst tot een tekort aan reisrecht kan leiden. Ook is het maar zeer de vraag of de mogelijkheden, op basis van bovenstaande tekst, voor iedere student even helder zijn, laat staan een klantvriendelijk flexibel proces faciliteren.

Uit cijfers van RSR (Regisseur Studenten Reisrecht) valt op te maken dat er alleen in maart-april extra stopzettingen zijn geweest, maar dat gaat om ongeveer 15 procent meer dan normaal en bovendien niet om grote aantallen.

Toekomstvragen

Tijdens de coronacrisis kiezen veel onderwijsinstellingen noodgedwongen voor online lesgeven. Dit model zou in de toekomst zomaar een vaste(re) vorm kunnen aannemen. Daarbij valt voor niemand te voorspellen of er nog meerdere golven van corona komen, met alle maatregelen van dien. Dat werpt vragen op over de huidige vorm van het studentenreisrecht.

De OV ombudsman begrijpt dat de OV-sector het financieel moeilijk heeft, maar vraagt zich wel af of het logisch is dat de studenten, die weinig inkomen hebben, direct of indirect hetzelfde bedrag blijven betalen voor een product, dat veel minder gebruikt wordt. Ditzelfde product zorgt wel voor een verhoging van hun studieschuld, als een student niet afstudeert. Daarbij is de kleine 100 euro per maand onderdeel van de eigen studiefinanciering. In feite wordt nu uit het studiefinancieringsbudget van iedere student een product bekostigd waar minder vraag naar is en waarbij de overheid in fases adviseert om het weinig of zelfs niet te gebruiken.

Conclusie

De OV ombudsman vindt het logisch dat studenten zich melden met vragen en klachten over het geld dat in deze periode naar de weinig gebruikte OV kaart gaat. Door deze signalen in onze kwartaalrapportage te bespreken wil de OV ombudsman dit onderwerp in beeld brengen.

Enerzijds om hier als sector structureel naar te kijken, anderzijds om op korte termijn na te denken over de mogelijkheid van een meer flexibele OV studentenkaart voor studenten. En het proces van tijdelijk stopzetten en de informatievoorziening hierover te verduidelijken.

4.4 Systeemfouten blijven nog te veel reizigers duperen

In dit hoofdstuk besteden we aandacht aan een aantal situaties waarbij te veel saldo is afgeschreven. Het is helaas nog steeds zo dat reizigers er niet automatisch op kunnen vertrouwen dat zij precies betalen wat ze verschuldigd zijn. In 2018 besteedde de OV ombudsman hier ook al aandacht aan.

We behandelen onder andere probleem met lange-afstandskorting, een verkeerde instelling van incheckapparatuur van EBS en de problemen voor mensen die reizen met NS Flex en tijdens hun reis overstappen op Qbuzz.

4.4.1 Verdwenen lange afstandskorting. Zwolle-Emmen ruim 400% te duur

De OV ombudsman ontving een klacht van een reiziger die aanmerkelijk duurder bleek uit te zijn door te reizen met zijn Dal Voordeel abonnement. De reis ging van Eindhoven naar Emmen met overstap in Zwolle. Volgens de reisplanners van NS en 9292 kost deze reis voltarief € 28,23. Met 40% korting is de reis € 16,94.

Iets na 15.00 uur in de middag vertrok meneer vanuit Eindhoven. Met 40% korting, ruim voor de middagspits. Bij aankomst op station Emmen bleek dat de totale reis echter € 31,70 had gekost. Ruim 12 procent meer dan het duurste 2de klas kaartje! Een onaangename verrassing.

Het probleem was ontstaan bij de overstap op station Zwolle. Reizigers moeten hier verplicht uitchecken bij NS en inchecken bij Blauwnet voor de reis naar Emmen, die uitgevoerd wordt door Arriva. Op het moment van overstappen gaat de reis verder in de spits. Hierdoor wordt niet meer met 40% korting gereisd. Hoewel ook op dit principe wat aan te merken valt, kan de reiziger hiermee akkoord gaan in deze situatie. Dit deel van zijn treinreis verloopt immers in de spits.

Om te berekenen hoe duur het laatste deel van de reis (Zwolle-Emmen) zou zijn, moeten we kijken naar het verschil in prijs van een reis bij voltarief tussen Eindhoven-Emmen (€ 28,23) en Eindhoven-Zwolle (€ 24,60). Bij voltarief kost het laatste deel van de reis nog maar € 28,23 - € 24,60 = € 3,63. Dit komt door de lange-afstandskorting: hoe langer de reis, hoe 'goedkoper' de kilometers worden. Eindhoven en Zwolle liggen 150 kilometer van elkaar vandaan, dus de kilometers na Zwolle zijn aanmerkelijk goedkoper.

Zo hoort het te zijn althans. Want de reiziger in het voorbeeld heeft niet € 3,63 maar € 15,01 moeten betalen voor Zwolle-Emmen. Dat is 413 procent meer.

Het antwoord van Arriva op deze situatie luidt:
"Wanneer u overstapt, telt de lange afstandskorting door. Hierop is een uitzondering: wanneer u wisselt van spits- naar daltarief of andersom vervalt de lange afstandskorting en betaalt u opnieuw het opstaptarief."

Maar waarom verlies je als reiziger bij een overstap van dal naar spits of andersom de lange afstandskorting? OV ombudsman kan hiervoor geen logische reden bedenken.
Het argument van vervoerders is dat het systeem dit nu eenmaal op deze manier berekent. Daarmee is de oorzaak bekend en zou de oplossing ook niet lang op zich hoeven laten wachten. Namelijk 'het systeem' zo inrichten dat de klant de correcte en eerlijke prijs berekend krijgt. Direct bij afrekenen, of anders op basis van automatische nacalculatie. De OV-branche is immers gezamenlijk eigenaar van dit systeem en haar regels. Het is onjuist problemen op de techniek af te schuiven. Als eigenaar van het systeem moet de OV sector alles in het werk stellen om de werking te optimaliseren en zo snel mogelijk in te grijpen waar dat nodig is. Een reiziger kan er in de huidige situatie helaas niet voor kiezen om dan maar niet uit- en in te checken bij overstap naar een andere vervoerder, omdat hij dan als zwartrijder aangemerkt kan worden. De methodiek van opnieuw uitchecken en inchecken zorgt ervoor dat de onderlinge kosten-opbrengsten berekening tussen de bedrijven beter uitgevoerd kan worden. Kennelijk is daarbij niet in alle opzichten gekeken naar de kosten die dat voor een reiziger tot gevolg heeft.

4.4.2. Verkeerde instelling incheckapparatuur EBS

Op de eerste dag na de zomervakantie bleek dat vervoerder EBS de instelling van de apparatuur niet op orde had. Dit had als gevolg dat bij studenten met een studentenreisproduct toch saldo werd afgeschreven. Het studentenreisproduct werd niet herkend door de apparatuur.

> *Op maandag 16 augustus heb ik moeten betalen voor vier busritten van in totaal € 14.36, terwijl het studentenreisproduct op die dag alweer was ingegaan. Voor de metro en trein hebben we niet moeten betalen. De busritten waren bij EBS (R-Net) tussen Amsterdam, Volendam en Marken.*
>
> *Op maandag 16 augustus om 04:00 uur verloopt de zomerperiode van het studentenreisproduct. Ik was die dag met de bus en de trein naar en door Noord-Holland aan het reizen. Het inchecken bij NS leverde geen problemen op (ik kreeg te zien dat ik gratis reisde), maar bij het inchecken bij de bus op Amsterdam Centraal naar Volendam bij vervoerder EBS zag ik dat ik moest betalen. Ik heb die dag nog twee busritten ter plekke in Volendam genomen evenals de terugreis van Volendam naar Amsterdam. In totaal heb ik hiervoor € 14.36 betaald en dit geld zou ik graag terug willen zien, aangezien ik die dag recht had op mijn studentenreisproduct (lees: gratis ov).*

Een dag later plaatste EBS een bericht op de sociale media waarin de fout werd gemeld. Reizigers met een studentenkaart werden opgeroepen om het onterecht afgeschreven saldo terug te vragen. OV ombudsman heeft de vervoerder gevraagd waarom de gedupeerde reizigers geen persoonlijk bericht krijgen. Volgens EBS is dat niet mogelijk omdat niet te zien zou zijn welke van de reizigers die die dag hebben ingecheckt met een studentenreisproduct heeft en wie niet. OV ombudsman vindt het belangrijk dat die mogelijkheid er wél komt. Juist ook omdat dit probleem niet op zich staat en helaas vaker voor is gekomen en voor zal komen.

4.4.3. Overstap NS Flex/Qbuzz

Sinds december 2018 exploiteert Qbuzz het treinvervoer op de MerwedeLingelijn, de treindienst tussen Geldermalsen en Dordrecht. NS verzorgt het vervoer aan weerszijden van de lijn, waardoor reizigers op dit traject veelvuldig overstappen van QBuzz naar NS en omgekeerd. De OV ombudsman ontving in dit kwartaal het bericht dat deze overstap voor reizigers met een NS Flex-abonnement problemen kan opleveren. Reizigers zouden in sommige gevallen korting mislopen. Hoe zit dit?

In de klassieke situatie (reizen op saldo) is, bij een overstap van NS naar een andere vervoerder, de *laatste* incheck leidend voor het toe te passen tarief. Als een reiziger in de daluren incheckt bij NS, maar tijdens een spitsmoment overstapt op Qbuzz, betaalt hij vanaf dat moment het spitstarief. Ook in de omgekeerde situatie – waarin een reiziger van spits- naar daltarief wisselt – is dit het geval.

NS Flex (reizen op rekening) verschilt van de bovenstaande situatie doordat de *eerste* incheck altijd leidend is voor het toe te passen tarief. Dit geldt ook als sprake is van een overstap tussen verschillende vervoerders. In de productvoorwaarden van NS Flex is het volgende te lezen:

"*Aansluitende ritten waarbij sprake is van een tussenstop (niet zijnde het bereiken van de bestemming) worden als één rit beschouwd, indien het verschil tussen het uit- en incheckmoment minder dan 35 minuten is. Het eerste incheckmoment van de betreffende rit bepaalt of u recht heeft op korting.*"

Als reizigers overstappen van NS op de MerwedeLingelijn van Qbuzz blijkt bovenstaand mechanisme niet te werken. Een reiziger vertelt ons het volgende:

> *Bij NS Flex gebeuren vreemde dingen. Ik check voor 6.30 uur in met mijn Dal Vrij-abonnement op station Dordrecht Zuid. Vervolgens stap ik op station Dordrecht over op de MerwedeLingelijn van Qbuzz naar Gorinchem. Conform de voorwaarden van NS Flex zou ik mijn korting moeten behouden. Er worden echter wel extra kosten in rekening gebracht. NS is nu al twee jaar bezig om dit uit te zoeken. Ze laten weten dat het probleem niet is op te lossen. Ondertussen dienen reizigers maandelijks contact op te nemen met NS om hun factuur te laten aanpassen.*

Waar gaat het mis? De OV ombudsman vroeg NS of de vervoerder het probleem herkent en weet wat de oorzaak is. Tevens vroegen wij waarom reizigers niet proactief benaderd worden; wellicht zijn veel reizigers niet op de hoogte en betalen zij ongemerkt te veel.

NS heeft ons laten weten het probleem te herkennen. Qbuzz heeft in het verleden een mogelijke oplossing aangedragen, maar deze werkte niet. Op de vraag waarom reizigers niet proactief benaderd worden, zegt NS: *'Reizigers kunnen zich bij de klantenservice melden om hun factuur te laten corrigeren.'*

De OV ombudsman heeft naar aanleiding hiervan opnieuw contact opgenomen met de vervoerders. Qbuzz heeft ons inmiddels laten weten een oplossing gedeeld te hebben met NS. NS bevestigt dat het probleem hiermee verholpen is. Wij hebben dit resultaat nog niet bevestigd zien worden vanuit een reiziger – hopelijk gebeurt dit in de aankomende tijd.

5. Cijfers juli – september 2020

Dit hoofdstuk biedt een cijfermatig overzicht van de klachten die in het derde kwartaal van 2020 bij de OV ombudsman zijn ingediend.

Dit kwartaal kwamen er 494 klachten binnen. De daling van het aantal klachten zet zich ook dit kwartaal door. Hoeveel invloed de coronacrisis op onze cijfers heeft, weten we niet exact. Feit is wel dat veel minder reizigers gebruik maken van het openbaar vervoer.

In onderstaande tabellen ziet u hoe de klachten zijn onderverdeeld in categorieën en trefwoorden. Zoals u van ons gewend bent, lichten wij de cijfers toe bij tabel 3, 4 en 5. De onderwerpen die eerder in deze rapportage besproken zijn komen hier niet nogmaals aan bod.

Tabel 1. Klachten per categorie

	juli	augustus	september	Totaal	%
Boetebeleid	4	6	10	**20**	**4,0 %**
Dienstregeling	12	10	3	**25**	**5,1 %**
Dienstuitvoering	24	44	35	**103**	**20,9 %**
Informatievoorziening	6	5	2	**13**	**2,6 %**
Personeel	13	7	15	**35**	**7,1 %**
Station- en haltevoorziening	6	5	8	**19**	**3,8 %**
Veiligheid en overlast	6	4	6	**16**	**3,2 %**
Vervoermiddel	32	21	13	**66**	**13,4 %**
Vervoerbewijs	51	88	58	**197**	**39,9 %**
	154	*190*	*150*	*494*	

In tabel 1 ziet u het absolute aantal klachten. Vanwege afrondingsverschillen kunnen de percentages licht afwijken.

Tabel 2. Klachten per vervoerder

	juli	augustus	september	Totaal	%
Arriva	3	15	13	**31**	**6,2 %**
Breng	1	3	4	**8**	**1,6 %**
Connexxion	5	5	5	**15**	**3,0 %**
EBS	7	3	2	**12**	**2,4 %**
GVB	5	4	4	**13**	**2,6 %**
Hermes	0	1	3	**4**	**0,8 %**
HTM	1	3	1	**5**	**1,0 %**
Keolis Nederland	4	5	4	**13**	**2,6 %**
Klantenservice OV-chipkaart	2	5	6	**13**	**2,6 %**
Nederlandse Spoorwegen	78	103	83	**264**	**52,5 %**
NS International	3	3	4	**10**	**2,0 %**
OV Algemeen	19	4	5	**28**	**5,6 %**
Qbuzz	6	19	3	**28**	**5,6 %**
RET	9	6	14	**29**	**5,8 %**
U-OV	11	13	6	**30**	**6,0 %**
	154	*192*	*157*	*503*	

Het totale aantal klachten in tabel 2 is hoger dan het absoluut aantal klachten. Dit komt omdat aan één klacht meerdere vervoerders kunnen worden gekoppeld. Vanwege afrondingsverschillen kunnen de percentages licht afwijken.

Tabel 3. Categorie versus vervoerder

	Boetebeleid	Dienstregeling	Dienstuitvoering	Informatievoorziening	Personeel	Station- en haltevoorziening	Veiligheid en overlast	Vervoermiddel	Vervoerbewijs	Totaal	%
Arriva	4	3	14	0	4	0	0	0	6	**31**	**6,2 %**
Breng	0	0	4	0	3	0	0	0	1	**8**	**1,6 %**
Connexxion	1	3	3	1	2	0	0	3	2	**15**	**3,0 %**
EBS	1	1	1	0	0	0	0	1	8	**12**	**2,4 %**
GVB	0	1	1	0	2	1	1	2	5	**13**	**2,6 %**
Hermes	0	1	1	0	1	0	0	0	1	**4**	**0,8 %**
HTM	1	0	0	0	0	0	0	1	3	**5**	**1,0 %**
Keolis Nederland	1	0	6	1	1	0	0	1	3	**13**	**2,6 %**
Klantenservice OV-chipkaart	0	0	0	1	0	0	1	0	11	**13**	**2,6 %**
Nederlandse Spoorwegen	9	10	44	9	9	17	7	24	135	**264**	**52,5 %**
NS International	0	1	1	0	0	0	0	0	8	**10**	**2,0 %**
OV Algemeen	0	0	0	1	0	0	0	24	3	**28**	**5,6 %**
Qbuzz	0	4	13	0	1	0	3	3	4	**28**	**5,6 %**
RET	1	0	8	0	5	1	3	3	8	**29**	**5,8 %**
U-OV	2	2	11	0	7	0	1	4	3	**30**	**6,0 %**
	20	***26***	***107***	***13***	***35***	***19***	***16***	***66***	***201***	***503***	

Het aantal klachten in tabel 3 kan hoger zijn dan het absolute aantal klachten, omdat aan één klacht meerdere vervoerders kunnen worden gekoppeld. Vanwege afrondingsverschillen kunnen de percentages licht afwijken.

In tabel 3 zijn de klachten uitgesplitst per vervoerder per categorie. De categorieën waaraan de meeste klachten werden toegekend zijn vervoerbewijs en dienstuitvoering. De klachten binnen de categorie vervoerbewijs staan uitgesplitst in tabel 4.

Dienstuitvoering

In het derde kwartaal van 2020 werden 107 klachten toegekend aan de categorie dienstuitvoering. Dit zijn aanzienlijk minder dan in dezelfde periode vorig jaar. Toen werden 272 klachten over de dienstuitvoering van de verschillende vervoerders genoteerd.

Trefwoorden die dit kwartaal het vaakst aan klachten binnen de categorie dienstuitvoering werden toegekend zijn uitgevallen ritten (31) en vertraging (22).

> *Bus 316 richting Kinderdijk van 15.58 uur (halte ziekenhuis Dordwijk) op dinsdag 25 augustus komt niet. Dit is niet aangegeven op de app (9292). Ik stond 10 minuten daarvoor al te wachten, bus is ook niet eerder gekomen. Daarom gewacht op de bus van een half uur later. Vooraf was niet gemeld dat deze rit zou komen te vervallen.*

> *Aankomend met de Sprinter vanuit Haarlem op station Hillegom om 14.05 uur, dacht ik in bus 57 met vertrektijd 14.08 uur te kunnen stappen naar mijn woonplaats Noordwijkerhout. Wat schetst mijn verbazing, toen ik de trein uitstapte zag ik bus 57 om 14.05 uur wegrijden. Ik heb niemand die ik kan bellen om mij op te komen halen. Dit noem ik geen service. Ik heb dit verteld aan de chauffeur van lijn 57 die wel om 15.08 uur kwam. Zij zei me contact op te nemen met de klantenservice van Arriva. Ik hoop dat dit een eenmalige actie van deze bestuurder was.*

Vervoerders krijgen van de OV ombudsman maandelijks een geanonimiseerd overzicht van de klachten die betrekking hebben op hun dienstuitvoering. Af en toe bemiddelen wij in een klacht over de dienstuitvoering, bijvoorbeeld wanneer het gaat over geld terug bij vertraging of over extra kosten die een reiziger maakt vanwege werkzaamheden. Zo bemiddelden wij in onderstaande klacht.

> *In de periode van 10 tot en met 19 augustus reden geen treinen op de trajecten Arnhem Centraal – Zevenaar en Arnhem Centraal – Dieren. Ik reis met een grote regelmaat over deze trajecten. Vooral het stuk Arnhem Velperpoort – Arnhem Centraal. Zowel NS, Arriva als Breng hebben het station Arnhem Velperpoort niet aangedaan met hun trein-vervangende bussen. Nu is dat op zich geen ramp, het is een kleine moeite om met de stadsbus naar Arnhem Centraal te reizen en daar de reis te vervolgen. Wat ik hinderlijk vind, is dat ik deze kosten niet kan declareren bij NS, terwijl ik reis met een abonnement. Ik betaal maandelijks ruim € 130 om te mogen reizen, dan zou ik het normaal vinden als ik deze paar euro terugkrijg tijdens werkzaamheden.*

Wij vonden het een redelijk verzoek van deze reiziger om de extra reiskosten te vergoeden. Gelukkig vond NS dat ook. NS heeft bij de reiziger een overzicht opgevraagd van de kosten en deze vergoed.

Vervoermiddel

In de categorie vervoermiddel ontvingen wij dit kwartaal 66 klachten. Deze klachten gingen voornamelijk over de mondkapjes en handhaving van het dragen daarvan. De klachten over de mondkapjes zijn besproken in hoofdstuk 4.1 van deze rapportage.

Fiets registreren

Wij ontvingen binnen de categorie vervoermiddel klachten over het meenemen van een fiets in de trein. Reizigers die een fiets willen meenemen, wordt gevraagd zich van tevoren te registreren. De registratie biedt geen garantie op een plek voor de fiets, maar helpt volgens NS om meer inzicht te krijgen in de drukte op de trein. Het niet verplichtende karakter van het

registreren en het feit dat je geen voorrang krijgt op een plek voor de fiets, zorgt ervoor dat deze registratie volgens reizigers die zich bij ons meldden weinig toegevoegde waarde heeft. Dit blijkt ook uit onderstaande klacht.

> *Zaterdag reisden mijn vriendin en ik met de fiets in de trein. Vooraf netjes de fiets geregistreerd. Bij aankomst van de trein bleken al twee fietsen in de fietsruimte te staan. Voor ons weinig ruimte meer, maar toch onze fietsen bijgevoegd. Nu bleek dat de passagiers met fietsen helemaal geen registratie hadden gemaakt voor hun fietsen: dat is ook helemaal niet nodig, beweerden zij. Bij latere stations werden nog twee fietsen toegevoegd. Bij nazoeken op de NS-website blijkt inderdaad dat registreren vooraf geen enkel recht geeft op een plaats in de trein. Onze vraag: waarom vraagt NS om fietsen te registreren om er vervolgens zo laconiek mee om te gaan?*

Dit is inderdaad een bijzondere gang van zaken. Als de registratie geen voordeel biedt en geen doel dient (want niet verplicht), dan kun je er wellicht beter mee stoppen.

Boetes voor 'niet inleveren' OV fiets

Helaas moeten we opnieuw aandacht vragen voor problemen die soms ontstaan bij het inleveren van de populaire OV Fiets. Vooral bij onbemande stallingen of bij stallingen waar mensen na sluitingstijd een fiets inleveren gaat het soms mis.

> *Ik heb afgelopen vrijdag 21 augustus en zaterdag 22 augustus twee fietsen gehuurd op station Lelylaan. Ik heb beide fietsen en sleutels geretourneerd op hetzelfde station op 23 augustus rond 17.30 uur. NS heeft echter maar een van de twee fietsen als ingeleverd geregistreerd. Het betreft een onbemand inleverpunt. Ik heb de sleutels in het onderste opbergvak in de kluis geplaatst (naast elkaar). Een dag later dreigde NS met een boete van € 250 omdat de locatiemanager de fiets niet op de locatie heeft terug kunnen vinden. Ik ben ten einde raad omdat het mijn woord is tegen dat van NS. Daarnaast verzoekt NS om een proces-verbaal van de "gestolen" fiets. Naar mijn idee is dit echter niet mijn verantwoordelijkheid omdat ik de fiets netjes heb ingeleverd.*

Bij een onbemande stalling moet de fiets in een kluis worden gezet en de sleutel in een apart kluisje worden gedaan. Kennelijk gaat er bij het registreren iets mis, waardoor gebruikers van OV Fiets een boete kunnen krijgen van € 250. In één van de klachten waarin de OV ombudsman bemiddelde, vroeg NS aan de reiziger aangifte bij de politie te doen van een gestolen fiets. Met het proces-verbaal zou de boete eventueel verlaagd kunnen worden naar € 50. Dit is een vreemde gang van zaken. De politie neemt een dergelijke aangifte vaak niet op, zo bleek uit één van de klachten. Bovendien voelt het voor veel reizigers die zeker weten dat ze de OV fiets hebben ingeleverd, niet juist om aangifte te doen van een gestolen fiets. Wij hebben bij NS navraag gedaan en het OV-bedrijf erkent dat er een probleem is bij het inleveren en registreren van fietsen bij onbemande stallingen. NS werkt aan het beter inrichten van de processen om het aantal gevallen te verminderen. Dit raakt echter aan een aantal procedures om fraude te voorkomen en die kunnen niet zomaar aangepast worden, aldus NS. Dat snappen wij en het is

een bemoedigend signaal dat NS aangeeft onderzoek te doen waar verbeteringen in het proces mogelijk zijn. In de tussentijd vragen wij de vervoerder - gezien de technische problemen bij de stallingen de reiziger van wie de fiets 'niet ingeleverd' zou zijn - vaker het voordeel van de twijfel te geven.

Tabel 4. Klachten per vervoerder binnen de categorie vervoerbewijs

	Aanschaf	Abonnementscombinaties	Administratiekosten/incasso	Blokkeren/deblokkeren	Fietsen, bagage, huisdieren mee	Geldigheid	In- en uitchecken	Informatievoorziening	Kaartautomaten	Klantenservice	Klassewissel	Kortingsproducten	Kosten van de kaart	Levertijd	Ongebruikte vervoersbewijzen	Ophalen reisproduct	Opladen/automatisch opladen	Opzeggen/verlengen/overzetten	Restitutie	Tariefhoogte	Toegankelijkheid	Toeslagen	Totaal	%
Arriva	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	3	0	0	10	2,9 %
Breng	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0,3 %
Connexxion	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	3	0,9 %
EBS	2	0	0	0	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	5	4	0	0	18	5,2 %
GVB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	4	0	0	0	7	2,0 %
Hermes	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,6 %
HTM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	3	0	0	0	6	1,7 %
Keolis Nederland	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	3	0,9 %
Klantenservice OV-chipkaart	2	0	1	1	0	2	0	1	0	1	0	0	2	0	0	0	2	4	2	0	0	0	18	5,2 %
Nederlandse Spoorwegen	26	2	9	0	9	5	3	9	0	14	1	5	0	0	23	0	0	33	37	44	0	1	221	64,2 %
NS International	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	8	0	0	0	13	3,8 %
OV Algemeen	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0,9 %
Overige vervoerders	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	3	0	1	0	8	2,3 %
Qbuzz	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	3	0	0	0	3	0	0	0	8	2,3 %
RET	3	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	2	0	1	1	8	0	0	0	19	5,5 %
U-OV	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	4	1,2 %
	40	3	10	1	9	8	15	14	1	15	1	6	2	0	41	1	3	40	77	55	1	1	344	

Het aantal klachten in de categorie vervoersbewijs is hoger dan het totaal aantal klachten omdat één klacht betrekking kan hebben op meerdere vervoerders en omdat er bij de registratie aan één klacht meerdere trefwoorden binnen een categorie kunnen worden toegekend. Vanwege afrondingsverschillen kunnen de percentages licht afwijken.

In tabel 4 zijn de klachten binnen de categorie vervoerbewijs uitgesplitst per vervoerder en per trefwoord. In totaal zijn er 344 trefwoorden toegekend aan de klachten binnen deze categorie. Het absolute aantal klachten binnen de categorie vervoerbewijs is 197, zoals te zien is bij tabel 1. De trefwoorden die het vaakst zijn toegekend binnen de categorie vervoerbewijs zijn restitutie, tariefhoogte, aanschaf en opzeggen/verlengen/overzetten.

Restitutie

Het trefwoord restitutie werd dit kwartaal 77 keer aan een klacht toegekend. Van deze 77 klachten waren 40 gerelateerd aan corona. Ook dit kwartaal ontvingen wij klachten van reizigers over kosten die zij hebben gemaakt voor abonnementen en reisproducten die zij niet konden of wilden gebruiken vanwege corona. In onze vorige kwartaalrapportage schreven wij al dat wij van mening zijn dat vervoerders coulant moeten omgaan met dergelijke restitutieverzoeken van reizigers. Helaas merken we dat vervoerders, uitzonderingen daargelaten, in de meeste gevallen nog vasthouden aan algemene voorwaarden. Wij hebben vanuit de OV-sector nog geen signalen ontvangen dat hierin iets gaat veranderen.

Keuzedagen

In onze vorige rapportage schreven wij over de keuzedagen van NS en de onduidelijkheid voor reizigers wat betreft restitutie en het verlengen van geldigheid tijdens de coronacrisis. In mei van dit jaar zijn de op dat moment geldige keuzedagen verlengd tot 31 december 2020.
Recent heeft NS besloten om de keuzedagen die na 30 oktober 2020 verstrekt worden een jaar geldig te laten zijn in plaats van twee maanden per verstrekte keuzedag. Dit is een goede oplossing en sluit aan bij het voornemen van NS om de keuzedagen in 2021 standaard een jaar geldig te laten zijn. NS hoopt reizigers hiermee in deze onzekere tijden meer vrijheid te bieden om zelf hun reisdagen te bepalen.

Fietskaartje verdwenen uit automaat

Vanaf juli was het weer toegestaan om tijdens de daluren een fiets mee te nemen in de treinen van NS. Nieuw is dat kaartjes om een fiets mee te nemen niet meer via de automaat gekocht kunnen worden, maar online of via de NS app. Hierover ontving de OV ombudsman meerdere klachten. Reizigers zonder smartphone of computer of mensen die niet kunnen internetbankieren, worden hierdoor getroffen. Soms merken reizigers pas op het station dat ze geen kaartje voor de fiets uit de automaat kunnen halen.

> *Gisteren merkten wij dat je op het station niet meer een Dagkaart Fiets op je OV-chipkaart kunt zetten. Ook een papieren kaartje kan je niet meer kopen. Een NS-medewerker vertelde dat je het via internet wel kunt doen maar ik (76 jaar) heb geen NS-app op mijn mobiel. Ik heb ook nooit een bericht van de NS gekregen dat de methode is veranderd. We hebben onze fietsen onbetaald meegenomen. Het gekste van alles: op de terugweg bleek dat we bij Arriva wèl een Dagkaart Fiets (dus ook voor het NS-traject) konden kopen.*

De OV ombudsman vraagt NS om zo snel mogelijk de Dagkaart Fiets weer via de automaat beschikbaar te stellen. Digitalisering is een mooi goed, maar vergeet niet de mensen die digitaal wat minder vaardig zijn.

Tabel 5. Klachten per concessie

Verlener	Concessie	Vervoerder	juli	augustus	september	totaal	%
Gemeente Almere	Busvervoer Almere	Keolis Nederland	0	1	0	1	0,2 %
Gemeente Lelystad	Stadsvervoer Lelystad	Arriva	0	0	0	0	0,0%
Metropoolregio RDH	Bus Rotterdam	RET	3	3	5	11	2,5%
Metropoolregio RDH	Haaglanden Stad	HTM	1	2	0	3	0,7 %
Metropoolregio RDH	Haaglanden Streek	EBS	5	0	1	6	1,3 %
Metropoolregio RDH	Rail Haaglanden	HTM	0	2	1	3	0,7 %
Metropoolregio RDH	Rail Rotterdam (incl. Randstadrail Den Haag – Rotterdam)	RET	6	3	9	18	4,0 %
Metropoolregio RDH	Voorne-Putten en Rozenburg	EBS	0	1	1	2	0,4 %
Metropoolregio RDH	Parkshuttle Rivium	Connexxion	0	0	0	0	0,0%
Ministerie van IenW	HRN (Hoofdrailnet)	NS	78	103	82	263	58,7%
OV-bureau GD	GD Concessie	Qbuzz	1	7	0	8	1,8 %
OV-bureau GD	HOV Groningen - Drenthe	Arriva	0	0	0	0	0,0%
Provincie Drenthe en Overijssel	Vechtdallijnen	Arriva	0	1	0	1	0,2 %
Provincie Flevoland en Overijssel	IJsselmond	Connexxion	0	0	0	0	0,0%
Provincie Friesland	Noord- en Zuidwest-Friesland en Schiermonnikoog	Arriva	0	2	0	2	0,4 %
Provincie Friesland	Zuidoost-Friesland en Wadden	Arriva	0	0	1	1	0,2 %
Provincie Friesland en Groningen	Noordelijke treindiensten	Arriva	0	1	2	3	0,7 %
Provincie Gelderland	Achterhoek/Rivierenland	Arriva	0	2	3	5	1,1 %
Provincie Gelderland	Arnhem-Nijmegen	Arriva	0	0	0	0	0,0%
Provincie Gelderland	Arnhem-Nijmegen	Breng	1	3	4	8	1,8 %
Provincie Gelderland	Trein Ede/Wageningen - Barneveld - Amersfoort	Connexxion	0	0	0	0	0,0%
Provincie Gelderland	Veluwe	Keolis Nederland	0	1	0	1	0,2 %
Provincie Limburg	Limburg	Arriva	2	3	3	8	1,8 %
Provincie Noord-Brabant	Oost-Brabant	Arriva	1	5	1	7	1,6%
Provincie Noord-Brabant	West-Brabant	Arriva	0	0	2	2	0,4 %
Provincie Noord-Brabant	Zuidoost-Brabant	Hermes	0	1	3	4	0,9 %
Provincie Noord-Holland	Gooi- en Vechtstreek	Connexxion	2	0	0	2	0,4 %
Provincie Noord-Holland	Noord-Holland Noord incl. Texel	Connexxion	1	0	1	2	0,4 %
Provincie Noord-Holland	Haarlem-IJmond	Connexxion	0	0	1	1	0,2 %
Provincie Overijssel	Regio Twente	Keolis Nederland	0	0	2	2	0,4 %
Provincie Overijssel	Zwolle - Kampen en Zwolle - Enschede	Keolis Nederland	2	0	0	2	0,4 %
Provincie Overijssel	Midden-Overijssel	Keolis Nederland	0	1	1	2	0,4 %
Provincie Utrecht	Provincie Utrecht	Keolis Nederland	2	0	2	4	0,9 %
Provincie Utrecht	Regio Utrecht	U-OV	11	13	6	30	6,7%
Provincie Zeeland	Zeeland	Connexxion	1	0	1	2	0,4 %
Provincie Zuid-Holland	Alphen a/d Rijn-Leiden trein extra spitsdiensten	NS	0	0	0	0	0,0%
Provincie Zuid-Holland	Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem	Qbuzz	5	11	3	19	4,2 %
Provincie Zuid-Holland	Hoeksewaard en Goeree-Overflakkee	Connexxion	1	0	1	2	0,4 %
Provincie Zuid-Holland	Zuid-Holland Noord	Arriva	0	1	1	2	0,4 %
Provincie Zuid-Holland	Treindienst Gouda-Alphen a/d Rijn	NS	0	0	0	0	0,0%
Vervoerregio Amsterdam	Amstelland-Meerlanden	Connexxion	0	3	2	5	1,1 %
Vervoerregio Amsterdam	Stadsvervoer Amsterdam	GVB	5	4	4	13	2,9 %
Vervoerregio Amsterdam	Waterland	EBS	1	2	0	3	0,7 %
Vervoerregio Amsterdam	Zaanstreek	Connexxion	0	0	0	0	0,0%
			129	176	143	448	

Sommige concessiegebieden worden twee keer genoemd. Dit komt omdat sommige concessies bij twee concessieverleners horen. Dit geldt onder andere voor de concessie IJsselmond (provincies Flevoland en Overijssel) en de Vechtdallijnen (provincies Overijssel en Drenthe).

Tabel 5 biedt een overzicht van klachten per verlener en per concessiegebied. Het totale aantal klachten in deze tabel is lager dan het absolute aantal klachten dat in het eerste kwartaal werd ingediend. Klachten die geen betrekking hebben op een concessiegebied, zoals klachten over Klantenservice OV-chipkaart en OV Algemeen, ontbreken in deze tabel.

De coronacrisis en het sterk teruggelopen aantal reizigers heeft ook zijn weerslag op de interesse die vervoerbedrijven hebben om zich in te schrijven voor een nieuwe concessie. Dit blijkt uit het feit dat geen enkele vervoerder zich heeft gemeld voor de door de provincie Gelderland uitgeschreven concessie voor de Valleilijn, de treinverbinding tussen Amersfoort en Ede-Wageningen. Momenteel rijdt Connexxion dit traject. De concessie loopt december 2021 af. De provincie heeft laten weten voor dit normaal gesproken drukke traject een noodconcessie voor te bereiden.

Verder werd in het derde kwartaal bekend dat Keolis definitief de nieuw te vormen concessie IJsselland verliest in verband met onregelmatigheden bij de aanbesteding. Er komt een noodconcessie tot eind december 2022, die door Keolis wordt gereden. De provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel zullen de concessie IJssel-Vecht opnieuw aanbesteden. Het is nog niet duidelijk of de noodconcessie dezelfde dienstregeling zal bieden als voorheen.

EINDE

FORMAT Agenderingsverzoek Statencommissies Noord-Holland

Naam fractie/ indiener: GroenLinks / Rien Cardol

Naam commissie en datum: NLG / 23-11-'20

- Legt de volgende discussienota ter bespreking voor aan de Statencommissie en/of de portefeuillehouder:

  (titel)

- Verzoekt de brief op de C-agenda onder nr.

  van: 20a

  onderwerp: fietsrelaas Starnmeer

  ter bespreking te verplaatsen naar de B-agenda[1]

Aanleiding

Hieronder wordt de achtergrond van het onderwerp geschetst en aangegeven wat de aanleiding is voor het verzoek:

- **discussienota**

- **onderwerp van de C- naar de B-agenda te verplaatsen**

Met veel plezier en interesse het fietsrelaas gelezen - Waarvoor dank! Op één thema gaat het echter marginaal in en dat betreft het middels in gang gezette dijkverzwaringstraject. Graag wil ik met de commissie en de gedeputeerde terugkomen op het participatietraject hieromtrent!

Het behandeldoel

Hieronder wordt aangeven met welk doel de fractie dit onderwerp/ de ingekomen brief op de agenda heeft gezet

- *welke politieke vraag wil de indiener aan de orde stellen*

- *wat vraagt de indiener aan de andere fracties (de commissie, de portefeuillehouder)*

Wat is de visie op burgerparticipatie c.h.a. en op trajecten van andere overheden i.h.b? Heeft de provincie hierin een rol mede m.o.o. de nieuwe omgevingswetgeving?

[1] Een verzoek tot het verplaatsen van een ingekomen stuk van de C- naar de B-agenda kan zodra deze op de Lijst ingekomen stukken staat.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon
dhr. S.P.J.M. van de Pas
BEL/OMB

Telefoonnummer +31235144946
bas.van.de.pas@noord-holland.nl

Verzenddatum
16 OKT. 2020

Kenmerk
1484346/1502603

Uw kenmerk

Betreft: Feitenrelaas Starnmeer - bewoners Markenbinnen

Geachte leden,

Aanleiding

In de commissievergadering Natuur, Landbouw en Gezondheid van 21 september 2020 stond op verzoek van GroenLinks de brief van de heer De Wildt (zie bijlage 1) inzake Starnmeer dijkversterking op de agenda.

In die commissievergadering was de heer De Wildt als inspreker aanwezig. Wij hebben in deze vergadering toegezegd de brief van de heer De Wildt te beantwoorden. Onze reactie aan de heer De Wildt is hierbij als bijlage 2 toegevoegd.

Tevens hebben wij uw Staten een feitenrelaas toegezegd in een vorm van een brief waarin we u willen meenemen in de complexiteit en de voorgeschiedenis van het Starnmeer. Deze brief bevat het toegezegde feitenrelaas met in bijlage 3 een samenvattend overzicht van de belangrijkste data aangaande procedures en communicatie met bewoners van Markenbinnen.

Gebiedsbeschrijving Starnmeer

Starnmeer is een droogmakerij in de gemeente Alkmaar van bijna 600 hectare groot en ligt ten oosten van het Alkmaardermeer.

De polder is in het jaar 1643 drooggelegd en is één van de vele droogmakerijen in Noord-Holland. De gedachte achter de drooglegging was het gebied economisch aantrekkelijk in te richten voor veeteelt. Hiervoor werd de waterhuishouding opnieuw ingericht om het overtollige regenwater te kunnen afvoeren en de polder te beschermen tegen overstromingen. Een netwerk aan afwateringskanalen, gemalen en regionale keringen werd aangelegd.

Bijzonder aan deze droogmakerij is dat een hoger gelegen veengebied er onderdeel van uitmaakt. Het veengebied ligt dus binnen de ringvaart

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

van de Starnmeerpolder. Het dorp Markenbinnen ligt op dit oude veengebied en ligt dus beduidend hoger dan het diepere polderdeel.

In 1905 is het fort Marken-Binnen gebouwd als onderdeel van de Stelling van Amsterdam. Het fort ligt noordelijk van het dorp Markenbinnen in het zuidelijk deel van het Starnmeer (Markerpolder). Hierdoor is er nog een extra component in de waterhuiskundige situatie ontstaan binnen de bestaande hoogteverschillen. Het inundatiegebied (het gebied dat onder water kon worden gezet ter verdediging van Amsterdam) ligt in het polderdeel.

De polder is met de compartimenteringdijken uiteindelijk opgedeeld in een zuidelijk deel (Markerpolder), centraal deel (Starnmeerpolder) en noord-westelijk deel (Kogerpolder en Oostwouderpolder). De Markerpolder, Oosterwouderpolder en Kogerpolder zijn relatief hoog gelegen en bevatten nog oude veenlagen terwijl het centrale deel veel lager ligt en vooral uit zavelgrond bestaat.

Landgebruik en waterbeheer

Het Starnmeer kan gezien worden als een blauwdruk voor de meeste aangelegde polders in Laag Holland. Een goede balans in gebruiksfuncties van de polder (wonen, landbouw en natuur) vraagt om een gedetailleerd werkend watersysteem met een gereguleerd peilbeheer. Maatwerk en differentiatie zijn hierbij noodzakelijk omdat elke gebruiksfunctie een eigen waterpeil vraagt en de beïnvloeding van het oppervlaktewater op grondwater zijn beperkingen kent. Landbouw rendeert beter bij lagere grondwaterstanden in tegenstelling tot natuur en wonen. Lagere grondwaterstanden kunnen uiteindelijk zorgen voor mogelijke verzakkingen van infrastructuur en woningen (door bodemdaling), CO2 uitstoot door veenoxidatie en droogteschade voor natuur. Om zo veel mogelijk tegemoet te komen aan de diverse belangen, is het Starnmeer onderverdeeld in veel peilgebieden waar verschillende streefpeilen worden gehanteerd.

Rollen en verantwoordelijkheden overheden

De waterbeheerder regelt met sluizen, stuwen en gemalen het niveau van het oppervlaktewater en grondwater. Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) stelt hiervoor het waterpeil vast voor regionale oppervlaktewateren. Regionale wateren zijn aangewezen in de provinciale verordening (straks: omgevingsverordening op basis van de omgevingswet). HHNK stelt per gebied het waterpeil vast in de vorm van een peilbesluit en heeft een zogeheten inspanningsplicht om het vastgestelde waterpeil zo goed mogelijk te handhaven. Het peilbesluit van Starnmeer is in 2009 voor het laatst vastgesteld door HHNK en bestaat uit 26 peilgebieden waar verschillende streefpeilen gelden. Dit is ingegeven door de verschillende gebruiksfuncties en de hoogteverschillen binnen de Starnmeerpolders. Daarnaast kan HHNK een watervergunning afgeven waarmee afgeweken kan worden van het peilbesluit. Dit is recentelijk nog gebeurd.

Naast het peilbeheer heeft een hoogheemraadschap ook een uitvoerende taak rondom het beheer van regionale keringen. De

provincie heeft hierin een kaderstellende en toezichthoudende rol door de normen en de toetspeilen vast te stellen waarop vervolgens de waterschappen de keringen elk 12 jaar toetsen en op orde brengen. Hierover rapporteert het hoogheemraadschap jaarlijks aan de provincie. Dit alles is vastgelegd in de Waterwet en uitgewerkt in de provinciale verordeningen.

Zoals aangegeven ligt het dorp Markenbinnen relatief hoog binnen het poldersysteem. Dit is al zo sinds de ontstaansgeschiedenis van de polder. Het grondwater zal altijd in zekere mate van het dorp naar de dieper gelegen delen van de polder stromen maar ontvangt ter suppletie weer grondwater uit andere hooggelegen veenweidegebieden zoals het nabijgelegen Wormer- en Jisperveld. Ten aanzien van eventuele verzakkingen van huizen, schade aan rioleringen en wegen in Markenbinnen door eventueel zakkend grondwater is de gemeente het primaire bevoegde gezag. De Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur heeft recent geconcludeerd dat dergelijke verzakkingen in de veenweidegebieden meer gaan voorkomen en een grote schadepost kunnen vormen. De gemeente Alkmaar laat momenteel een inventarisatie uitvoeren van gebieden die een potentieel risico lopen op lage grondwaterstanden, bodemdaling en droogvallende funderingen. Markenbinnen is één van de dorpskernen waar dit onderzoek in gang is gezet. Na afronding ervan zullen wij u nader informeren over de onderzoeksresultaten.

Betrokkenheid en communicatie met bewoners

Een groep bewoners van Markenbinnen, waaronder de heer De Wildt, is zeer betrokken bij hun directe landelijke omgeving en maakt zich zorgen over ontwikkelingen in de Starnmeerpolder. Die zorgen hebben vooral betrekking op de rol van HHNK. Volgens een deel van de bewoners heeft het hoogheemraadschap onvoldoende oog voor de grondwaterproblematiek, de mogelijk negatieve effecten van het peilbeheer, landschappelijke inpassing en nut en noodzaak van versterkingen van regionale keringen en voor burgerparticipatie. Naast HHNK zijn ook leden van GS en PS hierover de afgelopen jaren regelmatig benaderd met e-mails, brieven en het rapport 'Water als Defensie'.

Vanaf 2016 verzette een groep bewoners zich juridisch tegen een door HHNK afgegeven vergunning voor een peilaanpassing (onderbemaling) bij een veehouder in de Starnmeerpolder omdat de peilverlaging scheuren aan hun woningen en het nabijgelegen fort zou veroorzaken. De Rechtbank en in november 2019 ook de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft de groep bewoners in het ongelijk gesteld omdat ze geen belanghebbende is; de bewoners wonen te ver af van de betreffende veehouder zodat er geen sprake kan zijn van (potentiële) schade aan hun woningen en het fort. De provincie en de gemeente Alkmaar hebben in die rechtsgang een WOB-verzoek van de bewoners ontvangen en beantwoord.

Vanuit de groep bewoners is er ondertussen een aangepast plan opgesteld om alle opgaven in Markenbinnen en de Starnmeerpolder aan

te pakken, opnieuw onder de naam 'Water als Defensie'. Het plan bevat grootschalige aankoop van landbouwgrond en peilverhoging, teelt van Azolla (een natte teelt), plaatsing van duurzame energie en aanleg van enkele woningen en een wandelpad. Door waterpeilverhogingen zou volgens de bewoners minder of geen dijkversterking nodig zijn in de Starnmeerpolder. Het plan zou gerealiseerd moeten worden door middel van een gebiedscoöperatie, een idee dat is ontstaan naar aanleiding van gesprekken met Prof. Dr. Veerman die een advies heeft uitgebracht aan de provincie over de problematiek van de bodemdaling in Noord-Holland.

De genoemde coöperatie kan interessant zijn in de gebiedsprocessen. Wij wachten hierbij de definitieve oprichting van de coöperatie af met informatie over welke doelen en taken de coöperatie wil gaan oppakken en uitvoeren, welke doelgroepen in het bestuur van de coöperatie vertegenwoordigd zijn en hoe de coöperatie de inwoners en grondeigenaren in het gebied bij haar plannen gaat betrekken.

Wij zijn uiteraard geïnteresseerd in de vervolgstappen rondom de gebiedscoöperatie en afhankelijk hiervan kunnen wij een vraag over onze rol hierbij beantwoorden.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Deze beslissing is namens Gedeputeerde Staten genomen door het lid van het college dat met dit onderwerp is belast

Bijlagen: brief van de heer de Wildt (1), reactie GS op de brief van de heer de Wildt (2) Samenvattend overzicht van de belangrijkste data aangaande procedures en communicatie met bewoners van Markenbinnen (3).

Aan de griffiers van de participanten van Groengebied Amstelland

- **Gemeente Amstelveen**
- **Gemeente Amsterdam**
- **Gemeente Diemen**
- **Gemeente Ouder-Amstel**

Kopie aan de leden van het algemeen bestuur en aan de adviescommissie

Geachte griffiers,

De agenda en stukken van de vergadering van het algemeen bestuur op donderdag 26 november 2020 zijn via IBABS verzonden aan de leden van het algemeen bestuur en aan de adviescommissie.

De openbare agenda en stukken zijn ook geplaatst op de IBABS vergaderkalender op de website www.groengebied-amstelland.nl onder Bestuur - Vergaderingen, zie ook link naar vergaderstukken**.**

Ik verzoek u dit bekend te maken aan de raadsleden/Statenleden.

Met vriendelijke groet,
namens het bestuur van Groengebied Amstelland,

Kees Rood
Programmamanager Recreatie Noord-Holland NV

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

INGEKOMEN 11 NOV. 2020

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr. H. van der Pijl
BEL/OMB

Telefoonnummer +31235144368
pijlh@noord-holland.nl

Verzenddatum
11 NOV. 2020

Kenmerk
1500406/1500415

Uw kenmerk

Betreft: Traject dijkversterking Uitdam

Geachte leden,

Op 21 september 2020 is tijdens de vergadering van uw commissie Natuur, Landbouw en Gezondheid bij de bespreking van agendapunt 7.b *Discussienota PvdA over (het participatietraject van) de Markermeerdijken* door ons college toegezegd u nader te informeren inzake het dijkversterkingstraject rond Uitdam, dat door het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier wordt uitgevoerd.

Tijdens de bespreking van het agendapunt 7.b *Discussienota PvdA over (het participatietraject van) de Markermeerdijken* bleek er behoefte aan een feitenrelaas. Op basis van dat feitenrelaas kan uw commissie Natuur, Landbouw en Gezondheid beter inschatten of een expertmeeting, georganiseerd door uw commissie, wenselijk is.

Wij willen u melden dat de deskundigen van Rijkswaterstaat en Alliantie Markermeerdijken/ Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier ondertussen met elkaar in gesprek zijn om een gezamenlijk beeld op te stellen. We wachten de uitkomst van deze gesprekken af. Het beeld dat wordt geschetst zullen we met uw commissie Natuur, Landbouw en Gezondheid delen.

Wij verwachten u hiermee voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris R.M. Bergkamp

voorzitter A.Th.H. van Dijk

Deze beslissing is namens gedeputeerde staten genomen door het lid van het college dat met dit onderwerp is belast

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

Investeringskader Waddengebied
Postbus 20120
8900 HM Leeuwarden

Datum: 13 november 2020

Betreft: Investeringskader Waddengebied in een notendop

Geachte Statenleden van de provincie Noord Holland,

U heeft in 2016 het Investeringskader Waddengebied (IKW) vastgesteld. Momenteel vindt de midterm review plaats, waar wij u in de eerste helft van volgend jaar over zullen informeren.

Van de projecten die wij tot nu hebben medegefinancierd is een boekje ‘Handen ineen voor rijker waddengebied’ gemaakt. In de bijlage vindt u een digitaal exemplaar. In woord en beeld wordt in deze publicatie een overzicht gegeven van de projecten die subsidie hebben ontvangen vanuit het Investeringskader Waddengebied (IKW).

IKW is inmiddels flink op stoom. Dankzij alle investeringen krijgt de ecologie en economie van het Waddengebied een flinke impuls. Zonder deze ondersteuning waren veel van de projecten niet of maar moeizaam van de grond gekomen. Sinds de start in 2016 is via het Waddenfonds aan maar liefst 28 twintig initiatieven subsidie verleend. ‘Handen ineen voor rijker Waddengebied’ geeft in vogelvlucht een indruk van de gehonoreerde projecten.

Voorbeelden van IKW-projecten zijn het stimuleren van het bodemleven in de Waddenzee, de winning van energie uit golfslag, de bouw van een waterstoffabriek, het opzetten van bezoekerscentra, het stimuleren van de productie van groene grondstoffen voor de chemiesector en het verbeteren van de visstand. Het gaat om investeringen van in totaal meer dan 442 miljoen euro, waarvan ruim 130 miljoen euro aan Waddenfondsmiddelen en de drie provincies dragen hieraan 60 miljoen bij.

Boekje in gedrukte vorm.
Voor alle statenleden is een boekje in gedrukte vorm naar het secretariaat van de Statengriffie gestuurd.

Hoogachtend,

A.G. Wijnsma
Interprovinciaal programmamanager Investeringskader Waddengebied
voor de provincies Noord-Holland, Groningen en Fryslân
a.g.wijnsma@fryslan.frl
06-50854915

Handen ineen voor rijker Waddengebied

Noordelijke provincies verzetten de bakens





investeringskader WADDENGEBIED

provincie groningen

provinsje fryslân
provincie fryslân

Provincie Noord-Holland



Handen ineen voor rijker Waddengebied

Noordelijke provincies verzetten de bakens



Investeringskader WADDENGEBIED

provincie groningen

provinsje fryslân
provincie fryslân

Provincie Noord-Holland

Inhoud

Voorwoord 7

Investeringskader Waddengebied in een notendop 8

Projecten in beeld

- Totaalbeleving Unesco Werelderfgoed Waddenzee 15
- Van baggerslib tot kwelderlandschap 17
- Slim natuurherstel combineren met oplossen slibprobleem 18
- Werelderfgoedcentrum Waddenzee 20
- Vismigratierivier compenseert weeffout Afsluitdijk 22
- Onderwaterwereld ontpopt zich tot onontdekte schat 25
- Nieuw bezoekerscentrum voor Schiermonnikoog 28
- Impuls aan vermarkten toeristisch aanbod 29
- Meer rust en ruimte voor wadvogels 33
- Van grassap naar voer, mest en gas 35
- Eigentijdse watermolen maalt golfenergie 36
- Verbeteren visstand, wat werkt wel en niet? 38
- Waddenlandschap keer terug rond historische slenk 39
- Minder slib, meer landbouwgrond 42
- Vergisten onder hoge druk 43
- ‘Vlieger’ vangt elektriciteit onder water 44
- Vrij spel voor vissen 47
- Slimme leiding vermindert wegtransport 49
- Waterstoffabriek in Eems-Dollardgebied 50
- Groene grondstoffen voor chemie 51
- Waterstofleiding van formaat 52
- Nieuwe poort naar het Wad 53
- Omhels de nacht 55
- Proef met opslag van zoet water op Texel 58
- Transformatie kustzone Lauwersmeer 60
- Toekomst voor trekvis! 62
- Fossielvrije waddenvloot 64

> Voorwoord

Het Investeringskader Waddengebied (IKW) richt zich op het versterken van de ecologie en het verduurzamen van de economie. Dit gebeurt op initiatief van de provincies Noord-Holland, Fryslân en Groningen. Voorbeelden zijn het stimuleren van het bodemleven in de Waddenzee, de winning van energie uit golfslag, het opzetten van bezoekerscentra en het verbeteren van de visstand.

Sinds de start van het programma in 2016 hebben meer dan vijfentwintig IKW-initiatieven via het Waddenfonds subsidie ontvangen. In totaal gaat het om vele tientallen miljoenen euro's. 'Handen ineen voor rijker Waddengebied' geeft in vogelvlucht een indruk van de gehonoreerde projecten.



Foto: Jelle de Jong

Investeringskader Waddengebied in een notendop

Kansrijke ontwikkelingen in het Waddengebied een steun in de rug geven. Dát is de inzet van het Investeringskader Waddengebied 2017 – 2026 van de provincies Noord-Holland, Fryslân en Groningen. Hiervoor is maar liefst € 180 miljoen euro uit het Waddenfonds beschikbaar. Inmiddels is het programma flink op stoom.

Het IKW is bedoeld voor meerjarige initiatieven die zonder financiële ondersteuning niet of maar moeizaam van de grond komen. Een belangrijke voorwaarde om aanspraak te kunnen maken op IKW-middelen is dat minimaal eenzelfde bedrag uit andere financieringsbronnen beschikbaar is.

Zes majeure opgaven

Het programma is onderverdeeld in zes majeure opgaven. Deze richten zich op het oplossen van ecologische problemen en het stimuleren van duurzame economische initiatieven. Eigenschappen waaraan de projecten moeten voldoen zijn: Waddenspecifiek, additioneel, innovatief, toekomstbestendig en kennisontwikkeling.

De zes opgaven luiden als volgt:

1. Waddenzee
2. Vitale kust en Afsluitdijk
3. Havenontwikkeling en natuurverbetering
4. Eilanden op eigen kracht
5. Versterken en vermarkten Werelderfgoed
6. Eems-Dollardgebied in balans

1. Waddenzee

De vogel- en visstand van het Waddengebied staat onder druk. Meer variatie in de bodemstructuur van de Waddenzee is nodig om te komen tot een rijker voedselaanbod. Om tot verbetering te komen, maakt het IKW onderscheid tussen droogvallende delen, diepe geulen en gesloten gebieden. Deze vergen elk een eigen aanpak. Beoogd wordt om in 2026 een completer voedselweb te hebben.

2. Vitale kust en Afsluitdijk

De ecologie en de economie van het Waddengebied is gebaat bij een integrale kustontwikkeling met aandacht voor nieuwe overgangen tussen land en water. Deze insteek betekent dat IKW-projecten vooral moeten voortkomen uit gebiedsprocessen. Concreet kun je denken aan Waddenbaai-Noordkop, Harlingen, Holwerd aan Zee, Lauwersmeer en Noordpolderzijl. Ook veranderingen op en rond Kornwerderzand zijn een treffend voorbeeld van een gebiedsgerichte aanpak. Onderwerpen als vismigratie en verzilting in landbouw hebben een projectmatige werkwijze. De kustzone van de Eems-Dollard wordt opgepakt binnen de opgave 'Eems-Dollard in balans'.

3. Havenontwikkeling en natuurverbetering

De havens Den Helder, Den Oever, Harlingen, Lauwersoog, Eemshaven en Delfzijl vormen een grote bron van werkgelegenheid (18.100 werkzame personen). Binnen deze majeure opgave ligt de prioriteit bij innovatieve maatregelen die een duurzame ontwikkeling van de havens mogelijk maken



en waar tegelijkertijd ook de natuur in het Waddengebied beter van wordt. Daarnaast is er ruimte voor vernieuwende initiatieven die de transitie naar een duurzame economie ondersteunen en versnellen.

Het oog is met name gericht op programma's en projecten die als 'gamechangers' zijn te kwalificeren of een vliegwiel kunnen zijn voor verdere ontwikkeling. De prioriteit ligt bij initiatieven in de grotere (industrie-)havens omdat hiervan naar verwachting de grootste impuls voor de verduurzaming uitgaat.

4. Eilanden op Eigen Kracht

De inzet richt zich op het ontwikkelen van leefbare, aantrekkelijke, schone, duurzame en zelfvoorzienende eilanden. In eerste instantie ligt de nadruk op innovatieve projecten op

het gebied van de energietransitie. Daarnaast is er ruimte voor projecten die bijvoorbeeld vanuit leefbaarheid en (duurzaam) toerisme bijdragen aan de toekomstbestendigheid van de eilanden.

5. Versterken en Vermarkten Werelderfgoed

Er zijn tal van kansen om het Waddengebied in al zijn verscheidenheid nog beter op de toeristische kaart te zetten. Uitgangspunt is dat de bestemming Werelderfgoed Waddenzee bestaat uit Waddenzee, de Waddeneilanden en het kustgebied, elk met eigen uitdagingen en karakteristieken. Ingezet wordt op het beter benutten van het UNESCO-predicaat, gekoppeld aan de Deens-Duitse-Nederlandse Strategie 'Duurzaam Toerisme in de Bestemming Werelderfgoed Waddenzee'. In dit kader wordt gewerkt aan het verbeteren en versterken van de bekendheid van het gebied en het vergroten van de beleving van bezoekers.

6. Eems-Dollardgebied in balans

De uitdaging voor de Eems-Dollard ligt zowel op ecologisch als economisch terrein. De inzet richt zich op het realiseren van een gezond en veerkrachtig ecosysteem, met voldoende ruimte voor een duurzame (door)ontwikkeling van havens en bedrijventerreinen. De ecologische opgave betreft in het bijzonder de noodzaak tot een ingrijpende verbetering van de waterhuishouding. Door een te veel aan slib is er momenteel namelijk sprake van ernstige vertroebeling van het water. Daarnaast zijn er te weinig overgangen tussen land en water. Op economisch terrein biedt met name het vergroenen van het omvangrijke industriecluster kansen.

Organisatie

Gedeputeerde Staten van de drie provincies stellen de programmeringslijst met projectinitiatieven jaarlijks vast en informeren Provinciale Staten over de voortgang. De drie Waddenprovincies voeren de regie op de majeure opgaven via het Interprovinciaal Programmateam (IPT) dat bestaat uit de interprovinciaal programmamanager, programmasecretaris en -ondersteuning. Naast de sturing op het IKW-programma wordt de strategische verbinding gelegd met zowel de drie provincies als de externe stakeholders.
Om de majeure opgaven te ontwikkelen zijn opgaventeams ingesteld die waar nodig de initiatiefnemers in de projectontwikkeling kunnen ondersteunen. Hierbij wordt ingezet op Waddenbrede programma's, brede coalities en een zo groot mogelijke multiplier in de vorm van medefinanciering door andere partijen. Op basis van het advies van het opgaventeam en het IPT (interprovinciaal programmateam) besluit de Stuurgroep Waddenprovincies (SWP) of het initiatief voldoende potentie heeft en of er een Waddenfondsaanvraag kan worden ingediend. Het Waddenfonds beoordeelt vervolgens de aanvraag en houdt na toekenning de voortgang in de gaten.

Website

De IKW-website bericht over de voortgang en bevat achtergrondinformatie over het programma. Verder is met behulp van 360 graden luchtfoto's het programmagebied van het investeringskader gevisualiseerd. Op deze manier komt het hele Waddengebied in beeld.
Aan de website is een nieuwsbrief gekoppeld.

Het adres is:
www.investeringskaderwaddengebied.nl.

Voortgang projecten

De stand van zaken is aangeven met behulp van drie iconen:

- > Naar uitvoering
- > In uitvoering
- > Uitgevoerd







> Projecten in beeld





Totaalbeleving Unesco Werelderfgoed Waddenzee

Het Afsluitdijk Wadden Center is tot dusver het meest zichtbare resultaat van een IKW-project. Het markante gebouw op de Afsluitdijk bij Kornwerderzand biedt een totaalbeleving van de Afsluitdijk en het Unesco Werelderfgoed Waddenzee.

Het Investeringskader Waddengebied heeft € 4 miljoen bijgedragen aan de realisatie van het beleefcentrum. Sinds twee jaar biedt het centrum bezoekers vanuit de hele wereld een interactieve beleving als internationaal toonbeeld van waterbouw en een plek van vele (nieuwe) verhalen. Bezoekers kunnen in vier talen meer te weten te komen over Unesco Werelderfgoed Waddenzee en de ontwikkelingen op en rond de Afsluitdijk.

Nationaal icoon

“Meteen in het eerste jaar zijn er zeker meer dan honderdduizend bezoekers geweest”, vertelt programmamanager van De Nieuwe Afsluitdijk, Tjalling Dijkstra enthousiast. “Inmiddels staat het centrum goed op de toeristische kaart. De reacties zijn positief. De mensen vinden het heel interessant, vooral omdat het ook de geschiedenis van de Afsluitdijk laat zien. De dijk geniet mondiaal onder meer bekendheid omdat deze, net als de Chinese muur, zelfs te zien is vanuit de ruimte. Het is dus met recht een icoon van Nederland waar op het gebied van waterveiligheid en waterbouwkunde machtig veel over te vertellen is.”



Tjalling Dijkstra: “Het centrum staat goed op de toeristische kaart”

De tentoonstelling over de dijk wordt binnenkort nog interessanter. “Er komt onder andere een grote maquette van de Afsluitdijk in het expositiecentrum te staan . Met I-pads kun je dan zien wat er allemaal de komende jaren gaat veran-



VR-bril. Bezoekers kunnen ook mee op een adembenemende rondvlucht over de regio. Niet vanuit een helikopter of vliegtuig, maar door de ogen van een grutto. Er is ook veel aandacht voor duurzame energie. “We laten onder meer zien hoe ’een windpark wordt aangelegd, hoe het eruit gaat zien en hoeveel energie het gaat opwekken. In het verlengde hiervan gaat het Afsluitdijk Wadden Center aandacht besteden aan innovatieve onderzoeken op het gebied van duurzame energie,.”

deren. Verder laten we op een interactieve manier zien wat Friesland en de Kop van Noord Holland te bieden hebben aan toeristische hoogtepunten.”

Rondvlucht

In het Afsluitdijk Wadden Center is nog veel meer te ontdekken. Zo is de Vismigratierivier, een IKW-project in ontwikkeling, al te bewonderen in beeld, op film en met een

Project Afsluitdijk Wadden Center
Totale investering: € 10,6 miljoen

Waddenfonds	€ 4 miljoen
Provincies	€ 3,1 miljoen
Overige financiers	€ 3,5 miljoen

Van baggerslib tot kwelderlandschap



Een impuls geven aan de leefbaarheid van Delfzijl. Dát is het doel van het Marconi-project. Het IKW-project richt zich op het optimaliseren van de waterafvoer in combinatie met de realisering van brakke natuur.

Het IKW-project omvat het uitbreiden van leefgebieden voor dieren en planten door het ontwikkelen van schorren en zilte graslanden. Daarnaast komt er meer ruimte beschikbaar om slib te bezinken. Het is een ‘leren door doen’-project bedoeld om kennis te genereren over kwelderontwikkeling die wereldwijd toepasbaar zal zijn. Verschillende methoden om kweldergroei te stimuleren worden getest.
Het is de bedoeling dat de kwelders worden aangelegd met baggerslib uit de haven van Delfzijl en/of het Eems-Dollardestuarium. In proefvelden wordt geëxperimenteerd met verschillende percentages slib, verschillende types golf remmende structuren en de kweek van zeekraal. De kwelderontwikkeling resulteert in een toename van een geschikt habitat voor wadvogels.

Volgens plan wordt najaar 2020 de kwelder opgeleverd en ingericht als natuurgebied en is het stadsstrand vergroot. Ook is dan een vogelbroedeiland en recreatiekwelder aangelegd. Het Marconiproject maakt deel uit van het bredere programma Eems-Dollard 2050. Overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties werken hierin samen aan een betere balans tussen economie en ecologie in een uniek natuurgebied.

Project Marconi fase 3
Totale investering: € 8,2 miljoen

Waddenfonds	€ 3,2 miljoen
Provincie	€ 5,0 miljoen

Slim natuurherstel combineren met oplossen slibprobleem

Het project ‘Vitale kust Eemsdelta’ richt zich op het verbeteren van het ecosysteem. Doel is om van de Eems-Dollard een goed functionerend estuarium te maken.

De Eems-Dollard is een estuarium: een open verbinding tussen het zoute water van de zee en het zoete water van de rivieren. Het IKW-project richt zich met name op natuurherstel door binnen projecten te werken aan natuurontwikkeling en door het te veel aan slib uit het water te verwijderen om dit vervolgens in te zetten als materiaal voor andere functies. Het gaat om gigantische hoeveelheden slib die op termijn uit het water worden onttrokken. Het is nodig voor dat slib toepassingen te vinden, zoals het versterken van dijken, het produceren van bouwmaterialen en ophogen van landbouwgronden.

Het project maakt deel uit van een breder programma Eems-Dollard 2050. Onder het project Vitale kust Eemsdelta vallen de projecten: Rijke dijk, Dubbele dijk, Kleirijperij (zie kader), polder Breebaart, Brede groene dijk en Grote en Kleine polder Termunten.

Kleirijperij

Een kansrijke optie voor het nuttig toepassen van slib is de omzetting van slib tot klei voor het versterken van de Waddendijken. De pilot Kleirijperij, dat onderdeel uit maakt van het project Vitale kust Eemsdelta, onderzoekt op twee locaties de mogelijkheden hiertoe. Dit gebeurt onder meer via drainage, beplanting en het regelmatig in beweging brengen van het materiaal in combinatie met ontwatering, ontzilting en vermindering van de hoeveelheid organisch stof van het slib. Op diverse plekken in Nederland en in het buitenland is veel interesse voor de aanpak en de resultaten van de pilot.



Project Vitale kust Eemsdelta
Totale investering: € 34,1 miljoen

Waddenfonds	€ 23,7 miljoen
Provincie	€ 4,6 miljoen
Overige financiers	€ 5,9 miljoen

Werelderfgoedcentrum Waddenzee

Het Werelderfgoedcentrum Waddenzee is een nieuwe bestemming voor bezoek aan het UNESCO Werelderfgoed Waddenzee. Het spectaculair duurzame en energieneutrale gebouw in de haven van Lauwersoog opent in 2023.

Een uitnodigend baken waar passanten, toeristen en inwoners van de regio genieten van lokale producten in het café of restaurant. Dát wordt het Werelderfgoedcentrum Waddenzee (werktitel).

Internationale studenten, onderzoekers en ondernemers doen er onderzoek naar een gezonde Waddenzee en een duurzame toekomst voor ons allemaal. De bezoeker vindt er echte zeehonden die tijdelijk worden opgevangen, labs van onderzoekers en prikkelende opstellingen over de unieke natuurwaarde van de Wadden en de ecologische uitdagingen waarmee we te maken hebben. Je kunt er meedoen en aansluiten bij activiteiten, binnen en buiten. Je komt dichter bij de natuur en bij jezelf. Je gaat er weg met de geur van de zee in je neus, modder aan je schoenen, nieuwe liefde voor het Wad en het besef om te zorgen voor een goede balans tussen mens, natuur en economie in de Waddenzee.





Vismigratierivier compenseert weeffout Afsluitdijk

Bij het aanleggen van de Afsluitdijk is er destijds vooral gekeken naar waterveiligheid en een snelle infraverbinding tussen Noord-Holland en Friesland. Minder belangstelling was er voor natuur en ecologie. Direct gevolg was dat de visstand en daarmee de biodiversiteit in de voormalige Zuiderzee is gedecimeerd. De aanleg van de 'vismigratierivier' gaat deze weeffout deels herstellen.

Directe aanleiding om het vismigratieproject nu uit te voeren is het besluit om de Afsluitdijk te versterken, legt eco-engineer en waterbouwkundig projectleider Erik Bruins Slot uit. "Men vond dit een goede reden om ook te kijken of deze enorme operatie mogelijkheden biedt om iets terug te doen voor natuurherstel en vooral ook de visstand in het IJsselmeer te verbeteren. Een aantal initiatiefnemers, waaronder de Waddenvereniging, It Fryske Gea en de sportvisserij en de beroepsvisserij, heeft de koppen bij elkaar gestoken en samen een plan ingediend."

Gat in de dijk

Rijkswaterstaat stemde in met het voorstel om een gat in de Afsluitdijk te maken. "Dit betekent dat vissen straks van zout naar zoet water kunnen zwemmen en omgekeerd." Dat heen en weer zwemmen is overigens niet zo eenvoudig als het klinkt. "Een recht kanaal zou te veel stroming veroorzaken. Bovendien moet de opening in principe 24 uur per dag open staan, maar wel met de mogelijkheid tot afsluiting bij storm en heel hoog water. Verder mag er geen zout water in het zoete water terechtkomen, omdat het IJsselmeer ook voor drinkwater gebruikt wordt. Voor al dit soort zaken hebben we oplossingen weten te vinden. De rivier krijgt bijvoorbeeld een sterk meanderend patroon met weerstanden die getijafhankelijk werken."



Huzarenstukje

De uitvoering van het project is in handen van De Nieuwe Afsluitdijk, een samenwerkingsverband van de provincies Noord-Holland en Fryslân en de gemeenten Hollands Kroon, en Súdwest Fryslân. De opening komt aan de kant van Kornwerderzand, direct ten westen van de spuisluis. "Als je bij de kazematten staat, dan kijk je uit op het gebied waar de vismigratierivier komt." Net als de Afsluitdijk zelf is de vismigratierivier een heus huzarenstukje: een gat ter grootte van een sluis, dat is uniek voor de wereld.



Erik Bruins Slot: “Vissen kunnen straks van zout naar zoet water zwemmen en omgekeerd”

Kijkramen

Het project is inmiddels zo ver gevorderd dat het ernaar uitziet dat de schop volgend jaar de grond in kan. De waterkeringen van de rivier zijn ontworpen als onderdeel van het natuurgebied met wandelpaden en een bezoekerscentrum. “Bijzonder is dat er in een waterkunstwerk bij de uitstroom in het IJsselmeer ook kijkramen worden gemaakt zodat je kan zien hoe de vissen gebruik maken van de rivier.” Als alles volgens plan verloopt, kunnen de eerste vissen eind 2023 via de Vismigratierivier dwars door de Afsluitdijk zwemmen!” De verwachting voor het effect op de visstand in het IJsselmeer, de Rijndelta en de Waddenzee zijn hooggespannen. “De deskundigen zeggen dat het nooit meer wordt als in 1932 voor de afsluiting, maar dat dit het beste is wat we nu kunnen bedenken. We verwachten dan ook veel van dit project.”

Film en visualisatie

Geïnteresseerden kunnen overigens nu al een goed beeld krijgen van de ins & outs van het project. “Met een aantal direct betrokkenen hebben we een film opgenomen. Heel schematisch in 2D laat een animatie zien hoe het systeem van vismigratie werkt. De film is te zien in het Afsluitdijk Wadden Center. Verder kun je daar, met een VR-bril op, in een helikopter zitten die ook onder water kan duiken zodat je van daaruit de vissen ziet zwemmen. Zelf heb je dan de ervaring dat je als een vis door dat gat in de dijk gaat.”

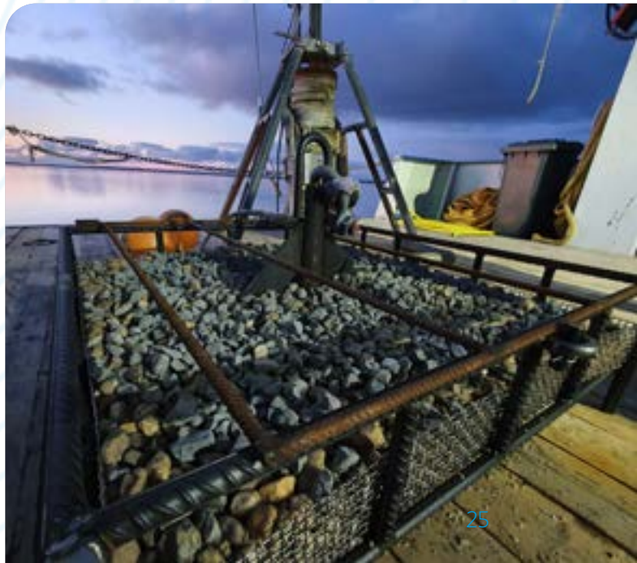
Project Vismigratierivier Afsluitdijk deel 2
Totale investering: € 35,4 miljoen

Waddenfonds	€ 14 miljoen
Provincies	€ 4,3 miljoen
Overige financiers	€ 17,1 miljoen

Onderwaterwereld ontpopt zich tot onontdekte schat

De Waddenzee mag dan werelderfgoed zijn, over de natuurwaarden van het onderwatergedeelte is nog weinig bekend. Het IKW-project Waddenmozaïek brengt daar verandering in, stelt projectleider Quirin Smeele van Natuurmonumenten. “Een groot deel van de Waddenzee ligt permanent onder water. Wat we daarvan weten is anekdotisch. Het project brengt die onderwaterwereld voor het eerst goed in beeld.”

Uiteindelijk doel van Waddenmozaïek is bredere bekendheid geven aan de huidige natuurwaarden en wat hier nog aan toe te voegen is. “Voor dit laatste is inzicht nodig in de effectiviteit van herstelmogelijkheden”, legt Smeele uit. “Er zijn verschillende maatregelen denkbaar, zoals het visserijvrij maken van bepaalde delen, het creëren van schelpdierbanken of het aanbrengen van harde structuren in de vorm van keien of betonnen blokken.” Een andere herstelmaatregel





Quirin Smeele: “De onderwaterwereld van de Waddenzee is zeker geen woestijn”

grijpt terug naar het verleden. Voor de aanleg van de Afsluitdijk was de Waddenzee namelijk rijk aan zeegras. “In het droogvallende deel hebben we hier inmiddels ervaring mee opgedaan. Daardoor weten we dat het terugbrengen van zeegras lastig zal zijn. Toch gaan we de mogelijkheden onderzoeken. Zeegras is namelijk een essentieel onderdeel van de natuur in kustgebieden en dus in de Waddenzee.”

Verrassend

Afgelopen jaar heeft een eerste inventarisatie plaatsgevonden. “Er zijn ongeveer 1400 monsters genomen om te kijken naar wat er onder water aan leven zit. De monsters zijn onderzocht op soorten en er is gekeken naar de bodemsamenstelling. Vervolgens hebben we de verspreiding van allerlei soorten en materialen in kaart gebracht.” Verrassend was dat op verschillende plekken vrij grote keien gevonden zijn. “Groter dan de omvang van een flinke vuist. Dat had ik eerlijk gezegd niet verwacht.”

Natuurfenomenen

De oorspronkelijk projectnaam, Wadden Tools Habitat Diversiteit, is inmiddels omgedoopt in Waddenmozaïek. “De nieuwe naam ligt niet alleen iets gemakkelijker in het gehoor, maar geeft ook beter weer waar het project over gaat. Het is namelijk onze droom dat het project uiteindelijk uitmondt in een mozaïek van verschillende levensvormen en habitats.” In dit licht noemt Smeele het opvallend dat met name bij natuurbeschermers het beeld bestaat dat er in dat ondergedoken deel van de Waddenzee werkelijk niks te beleven is. Ten onrechte. “Uit onze eerste inventarisatie blijkt dat de onderwaterwereld van de Waddenzee zeker geen woestijn is. We kunnen echter nog niet bepalen hoe rijk de zee is. Daar is meer studie voor nodig.”

Pilots

Momenteel staat het project in het teken van het voorbereiden van experimenten en het ontwerpen van materialen om mee te werken. “We zitten eigenlijk op een volkomen nieuw vlak te werken. Dit betekent dat we vaak zelf het wiel moeten uitvinden.” Dit jaar vinden op diverse plekken in de Waddenzee pilots plaats naar de verschillende herstelmaatregelen. “Zo hebben we harde structuren ontworpen van één bij één meter die je bijvoorbeeld kunt vullen met kiezels. In het najaar kijken we naar de meerwaarde van enkele visserijvrije zones. Wat betreft het zeegras zoeken we eerst nog naar de meest kansrijke plekken.”



Foto: Laura Govers

De samenwerking met wetenschappers ervaart hij als inspirerend. “Wat me opvalt, is dat het heel bevlogen mensen zijn. Het gaat hen niet alleen maar om te scoren. Ik zie echt de drive om van die Waddenzee mooie natuur te maken. Ik heb bewondering voor de hoeveelheid tijd en energie die zij in dat project steken.”

Natuurbeschermingsgelden

Er valt volgens Smeele nog iets anders te leren uit dit project. “Het is belangrijk dat je natuurbeschermingsgelden efficiënt besteedt. Toch gebeurt dit in de waan van de dag lang niet altijd. Er is een neiging om, zonder je eerst te bezinnen, direct tot actie over te gaan. Met dit project hopen we kennis op te halen om straks op een effectievere manier natuurherstelgeld in te zetten. Uiteindelijk levert dat veel meer op.”

Project Waddenmozaïek
Totale investering: € 6,5 miljoen

Waddenfonds	€ 4,2 miljoen
Provincies	€ 1,3 miljoen
Overige financiers	€ 1 miljoen

Nieuw bezoekerscentrum voor Schiermonnikoog

Schiermonnikoog krijgt een nieuw, energieneutraal bezoekerscentrum. Het project, getiteld 'Centrum Gastvrij Schiermonnikoog', vergroot de aantrekkingskracht van ons kleinste bewoonde Waddeneiland.

De bouw van het bezoekerscentrum is een gezamenlijk initiatief van Natuurmonumenten, Nationaal Park Schiermonnikoog en de VVV. Het nieuwe gebouw krijgt een multifunctionele invulling. Het volledig duurzaam gebouwde centrum krijgt wisselende exposities en tal van nieuwe activiteiten en arrangementen, voor zowel de toerist als voor de zakelijke markt. Daarbij wordt gedacht aan mogelijkheden voor bedrijfsuitjes en teambuildingdagen. Daarnaast willen de projectpartners met nieuwe activiteiten de bewustwording en beleving van het waddengebied en Schiermonnikoog bevorderen.

Het nieuwe bezoekerscentrum moet een impuls geven aan het toerisme op Schiermonnikoog. De drie partners koersen aan op een jaarlijkse groei van 20.000 toeristen, ook buiten het hoogseizoen. Een groot voordeel voor de bezoekers is dat zij straks bij één loket terecht kunnen voor heel veel informatie over het eiland, het Nationaal Park en Werelderfgoed Waddenzee.

Project Centrum Gastvrij Schiermonnikoog
Totale investering: € 3,1 miljoen

Waddenfonds	€ 1,3 miljoen
Provincie	€ 0,8 miljoen
Overige financiers	€ 1 miljoen



Impuls aan vermarkten toeristisch aanbod



Sinds zomer 2018 zijn drie provinciale Destinatie Management Organisaties (DMO) aan de slag om het Waddengebied als één duurzame toeristische bestemming op de kaart te zetten. Centraal staat het via herkenbare verhaallijnen aan elkaar verbinden van het rijke toeristische aanbod van het Waddengebied.

In het kader van het IKW-project 'Vermarkten Werelderfgoed Waddenzee' werken de DMO's van Groningen (Marketing Groningen), Fryslân (Merk Fryslân) en Noord Holland (Holland boven Amsterdam) samen om het aanbod van het Werelderfgoed en het hele Waddengebied als één geheel in de markt te zetten richting interessante doelgroepen. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met lokale organisaties, zoals regionale aanjagers, VVV-kantoren, natuurorganisaties en culturele instellingen.

Investeringskader **Waddengebied**

Overkoepelende verhaallijnen

Aan de hand van verhaallijnen zoals de smaak van de Wadden of Watererfgoed worden de juiste gasten verleid om het gebied te bezoeken. De verhaallijnen worden uitgewerkt in marketingmiddelen, waarvan aanbieders in het Waddengebied gebruik kunnen maken.
Kern van ieder verhaal is de identiteit van een gebied.

De verhaallijnen passen binnen een overkoepelend thema: Leven met de Waddenzee. Ze komen in beeld op visitwadden.nl. De eerste verhaallijnen zijn inmiddels opgeleverd: 'Werelderfgoed', 'Smaak van de Wadden' en 'Militair erfgoed'. "Aan iedere verhaallijn koppelen we een campagne met een looptijd van minimaal drie jaar", aldus penvoerder



van het project, Martin Cnossen, directeur van Merk Fryslân. Verder is er een top 500 ontwikkeld van belangrijke stakeholders in het Waddengebied. Zij ontvangen de periodieke nieuwsbrief voor de stakeholders. “Voor een aantal van hen ligt een rol in het verschiet als ambassadeur.”

Bij ieder verhaal hoort één of meerdere fiets-, vaar of wandelroutes. Op de routes komt het aanbod van ondernemers, culturele instellingen en natuurorganisaties in beeld. Een online toolkit met onder meer foto’s en video’s ontsluit het aanbod. De kern is, enkele uitzonderingen daar gelaten, een authentieke kleinschalige ervaring. “Dit gebeurt met oog voor de leefbaarheid en aandacht voor het op een podium zetten van natuur en cultuur. Eén van de troefkaarten is bijvoorbeeld het terpen- en wierdengebied.”

Van binnen naar buiten

Het programma werkt met invloedcirkels: van binnen naar buiten. De binnenste cirkel bestaat uit bewoners, ondernemers, onderwijs en overheden. Visit Wadden wil op deze manier zorgen voor extra draagvlak van het te vormen beleid, zoals bij de Gebiedsagenda Wadden 2050. Op basis van dit beleid wordt het juiste aanbod ontwikkeld voor de kwaliteitstoerist. Dit is de toerist, die de hoogste toegevoegd waarde heeft voor de lokale stakeholders, niet alleen economisch, maar ook in relatie met het respect voor natuur en cultuur.

De doelgroep doorloopt zes logische stappen: van bewustwording tot boeken en het (online) delen van ervaringen. Veel energie wordt gestoken in het onder de aandacht brengen van de verhaallijnen aan potentiële bezoekers. Denk aan acties richting de kwaliteitstoerist in Nederland, Vlaanderen en de Duitse grensregio’s. Dit gebeurt in samenwerking met media- en marketingpartners zoals het Nederlands Bureau van Toerisme (NBTC), NDC Media, touroperators en de internationale vakantiemarkt.



Martin Cnossen: “Aan iedere verhaallijn koppelen we een campagne met een looptijd van minimaal drie jaar”

Verbinding

Cnossen benadrukt dat de gekozen ingang tal van mogelijkheden biedt om het Waddengebied versterkt op de kaart te zetten. “Verhalen vertellen wie je bent en bieden ruimte aan de verbeeldingskracht van de bezoeker. Ze zorgen niet alleen voor eenheid, verbintenis en herkenning, maar ook voor emotionele verbinding tussen ondernemer en gast.”



Project Vermarkten Werelderfgoed Waddenzee
Totale investering: € 5,8 miljoen

Waddenfonds	€ 2,9 miljoen
Provincies	€ 2,9 miljoen



Foto: Koos Dansen

Foto: Koos Dansen

Meer rust en ruimte voor wadvogels

Het vogelleven vormt één van de kernkwaliteiten van het Waddengebied. Toch is het voor hen op rust-, foerageer- en broedgebieden, ondanks het predicaat Werelderfgoed, geen Walhalla: er valt voor vogels nog een wereld te winnen. “Het project Wij & Wadvogels zet in op het verbeteren van de leefomgeving voor vogels in het Waddengebied, vertelt Gerrit Dommerholt enthousiast. “Er komen allerlei verbeteringen om het uitrusten, eten en broeden aantrekkelijker te maken voor vogels.”

Op maar liefst een vijftiental plekken wordt het Waddengebied aantrekkelijker gemaakt voor vogels. “Deels gaat het om herstelmaatregelen om ook de kwaliteit van de huidige vogelgebieden te verbeteren.”, benadrukt Gerrit Dommerholt, werkzaam bij Vogelbescherming Nederland. “Daarnaast gaan we nieuwe plekken aantrekkelijker maken voor zowel broed- als trekvogels.”

Investeringskader **Waddengebied**

Oost-Atlantische trekroute

Dommerholt wijst er in dit verband op dat het Waddengebied een spilfunctie vervult voor vogels van de Oost-Atlantische trekroute. Miljoenen vogels die in het noorden broeden, komen in de nazomer naar het Waddengebied. Een deel overwintert hier en een ander deel trekt verder naar het zuiden. In het voorjaar vliegen ze weer terug en zoeken onderweg naar geschikte broedgebieden. “De Wadden liggen grofweg halverwege de route, een uitgelezen plek dus om bij te tanken, maar ook om te nestelen. Onderzoek toont echter aan dat vogels het hier slechter doen dan soorten die elders hun eieren uitbroeden. Hieruit blijkt dat we kwalitatief achterlopen wat betreft de mogelijkheden voor broeden en het grootbrengen van jongen.”



Foto: Jelle de Jong

Uit de startblokken

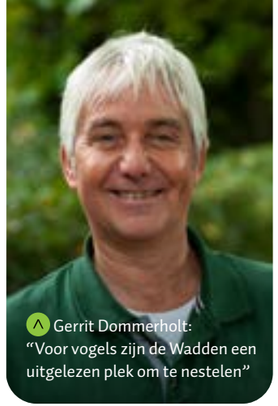
In de opstartfase van het project richt de aandacht zich vooral op het in kaart brengen van kansrijke hoogwatervluchtplaatsen waar vogels gebruik van maken en de nabijgelegen voedselgebieden. “Gebieden om te rusten, te broeden en te eten dus, daar zijn de vogels naar op zoek.” Inmiddels is al wel op Schiermonnikoog voorzichtig wat begonnen met het project PolderPracht. “Dat doen we in samenwerking met een breder initiatief wat daar al loopt voor de landbouw. Verder zijn we bezig met het opstellen van projectplannen. Nadat die zijn vastgesteld kunnen we tot uitvoering overgaan. Voorbeelden zijn een slenken herstelproject op Ameland en op het vasteland. In Groningen worden twee broedeilanden ingericht voor wadvogels. Zo gaan we op verschillende plekken aan de slag. En het ziet ernaar uit dat dit jaar de eerste schop de grond in kan.”

Kennis vergaren

Aan het project is ook een leertraject gekoppeld om kennis te vergaren. “Vooral via leren door te doen. De praktijk moet uitwijzen welke maatregelen aanslaan en ook elders toepasbaar zijn. Hiertoe werken we samen met Staatsbosbeheer en de Rijksuniversiteit Groningen.” Gestart wordt met een nulmeting. “Op basis hiervan wordt bepaald hoe we de komende jaren het effect van de maatregelen kunnen volgen.”

Gastheerschap

Een tweede projectpijler richt zich op het gastheerschap. “We willen via gerichte communicatie bereiken dat bezoekers, bewoners en ondernemers haarfijn aanvoelen wat wel en niet kan. De maatregelen hebben immers vooral effect indien de vogels met rust gelaten worden, terwijl we mensen daarnaast toch mogelijkheden willen bieden om van vogels en de waddennatuur te genieten. Verstoring, met name in het broedseizoen en tijdens hoog water, moet dus zoveel mogelijk worden voorkomen.”



Gerrit Dommerholt: “Voor vogels zijn de Wadden een uitgelezen plek om te nestelen”

Project Wij & Wadvogels
Totale investering: € 14,8 miljoen

Waddenfonds	€ 7 miljoen
Provincies	€ 3 miljoen
Overige financiers	€ 4,8 miljoen

Van grassap naar voer, mest en gas

Texel krijgt een biogasinstallatie voor de productie van veevoeder, organische meststof en groen gas. Bij positieve resultaten willen de consortiumpartners meer van deze installaties bouwen.



Het IKW-project Green Goods Texel draagt bij aan de zelfredzaamheid van de Waddeneilanden. Voor de biogasinstallatie wordt gras uit wisselteelt geperst tot grassap. Dit wordt deels direct benut als voer en deels verwerkt tot perskoek voor de vergister. De reststoffen kunnen gebruikt worden als organische meststof. Na twee jaar zullen aanvullend ook organische reststromen worden ingezet. Het groene gas voorziet in 8% van de totale gasbehoefte op Texel. Verder hoeft de landbouw minder kunstmest te gebruiken terwijl de bodem verbeterd wordt door het toepassen van gras als wisselteelt.

Het project is een initiatief van Gasunie New Energy, AB Texel en AT Texel. Het initiatief geeft ook inzicht in de kansen en mogelijkheden voor opschaling en uitrol naar de andere Waddeneilanden en de akkerbouwgebieden langs de Waddenkust.

Project Green Goods Texel
Totale investering: € 6,4 miljoen

Waddenfonds	€ 1,6 miljoen
Provincie	€ 0,5 miljoen
Overige financiers	€ 4,4 miljoen

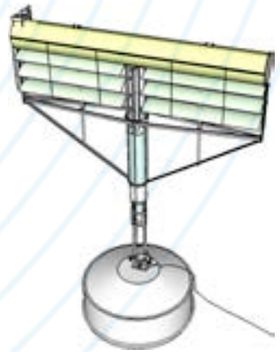
Eigentijdse watermolen maalt golfenergie

Energie winnen uit de golfslag van de zee voor de stroomvoorziening op de Waddeneilanden. Dát is de ambitie van het IKW-project met de toepasselijke naam Slow Mill.

Voor de kust van Texel gaat initiatiefnemer Slow Mill Sustainable Power een pilot uitvoeren met de eigentijdse watermolen. In dit geval wordt geen duurzame energie gewonnen uit rivieren of beken, maar uit de golfslag van de zee. Op deze manier duurzame stroom opwekken is uniek in de wereld en wordt nu voor het eerst in de praktijk op grotere schaal getest.

De pilot bestaat uit de plaatsing van Slow Mill voor de kust van Texel. Deze drijver, die je zou kunnen vergelijken met de techniek van de aloude watermolen, kan de energie van de golven omzetten in elektriciteit. Het prototype voor de kust van Texel is via een kabel aangesloten op het hoogspanningsnet. Tijdens de proef krijgen honderd huishoudens groene golfslagstroom. Als de pilot goed uitpakt, wordt er gekeken of alle Waddeneilanden op termijn zelfvoorzienend kunnen worden met de opwekking van golfenergie. Inmiddels is op 4 mijl uit de kust bij De Koog een groot betonnen anker (50 ton) geplaatst.

De proef moet veel nieuwe kennis opleveren over de techniek en de gevolgen ervan op de ecologie en de economie van het Waddengebied. NIOZ heeft al bodemonderzoek gedaan. Vervolgens is een bodemlander geplaatst met meetinstrumenten om zicht te verkrijgen op omstandigheden als stroming, temperatuur en zoutgehalte.





Project Slow Mill

Totale investering: € 3,9 miljoen

Waddenfonds	€ 2,4 miljoen
Provincie	€ 0,4 miljoen
Overige financiers	€ 1,1 miljoen



Verbeteren visstand, wat werkt wel en niet?

De Waddenzee heeft een belangrijke functie voor ruim 100 vissoorten. Het IKW-project Waddentools Swimway richt zich op het testen van de effectiviteit van recente projecten en maatregelen om de visstand in de Waddenzee te verbeteren.

Door de zachte, voedselrijke bodem, is de ondiepe Waddenzee een aantrekkelijk leefgebied waar vissen paaien, eten en rusten en waar jongen opgroeien. Daarnaast is de Waddenzee de toegangspoort naar rivieren en de Noordzee. Deze functie van de Waddenzee is de afgelopen jaren echter flink aangetast. Zo is de hoeveelheid biomassa in de Waddenzee fors afgenomen. En dat geldt ook voor de gemiddelde grootte van vissen.

Doel van het project Waddentools Swimway is om erachter te komen met welke beheermaatregelen de verarmde visstand in de Waddenzee kan worden hersteld. Door te onderzoeken wat het effect van maatregelen en projecten is, moet er meer kennis worden opgedaan. Die kennis is nodig voor het nemen van effectieve maatregelen voor herstel van de visstand.

Binnen het Waddentools Swimway Waddenzee project werken drie kennisinstellingen nauw samen: Rijkuniversiteit Groningen, het NIOZ Koninklijk Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee en Wageningen Marine Research. De projectgroep bestaat verder uit de Waddenvereniging en Sportvisserij Nederland.

Project Waddentools Swimway
Totale investering: € 5,5 miljoen

Waddenfonds	€ 3,6 miljoen
Provincies	€ 0,2 miljoen
Overige financiers	€ 1,7 miljoen

Waddenlandschap keert terug rond historische slenk

Súd Ie is een oude slenk die vanuit de Waddenzee het land in liep. De functie als vaarroute is verdwenen als gevolg van een trits aan lage bruggen over de waterloop. Door de jaren heen is ook de ecologische kwaliteit geminimaliseerd. Een breed gedragen project gaat ervoor zorgen dat de slenk in oude luister wordt hersteld.

"Súd Ie, oftewel de Zuider Ee is met recht een historische waterloop", vertelt Klaas Talma, één van de trekkers van het IKW-project Súd Ie. "De geschiedenis gaat terug naar het begin van onze jaartelling toen er nog geen dijken waren. De waterweg is ook steeds bewaard gebleven, in het begin als slenk en later als kanaal. In de loop van de tijd verloor het water zijn vaarfunctie. Wel bleef de water afvoerende functie behouden, maar dat was dan eigenlijk ook alles."

Dubbele functie

Mede dankzij de IKW-subsidie aan het project Súd Ie & Wetterfront Dokkum kan de waterloop in oude luister worden hersteld. "Dit keer overigens niet alleen als vaarroute", benadrukt Talma. "Het mooie vind ik dat de waterloop als het ware een dubbele functie krijgt. Naast vaarroute voor de recreant wordt het een ecologische verbinding voor waterleven, met name vissen die zowel in zout als in zoet water





kunnen overleven. Paling is daar het mooiste voorbeeld van. Maar ook de stekelbaars en andere soorten kunnen straks vanuit de Waddenzee wel twaalf kilometer het binnendijkse gebied in zwemmen."

Kwaliteitstoerisme

Het herstel van de slenk in oude luister zal naar verwachting een impuls geven aan het toerisme. "Mensen die echt de rust en de ruimte opzoeken kunnen hier op een bijzondere manier al varend het Waddenlandschap beleven. We mikken op kwaliteitstoerisme, zeg maar de bewuste recreant die op zoek gaat naar een stukje cultuurbeleving. Daarnaast is het aantrekkelijk voor met name de recreanten die bij Oostmahorn in het vakantiepark verblijven. Zij kunnen een bootje of sloep pakken en vandaar richting Dokkum varen zonder dat ze zoals nu het Lauwersmeer op moeten. Ook de wandelaar en de fietser kunnen van de schitterende omgeving genieten. Naast diverse wandelroutes komt er een recreatieve fietsroute van Dokkum richting Oostmahorn die aansluit op het fiets- en wandelroute rond het Lauwersmeer."

Vorderingen

Het project is opgedeeld in drie fases. "In de eerste fase is de waterloop op diepte gemaakt. Ook zijn er overal nieuwe rustgebieden aangelegd om vissen en ander waterleven de mogelijkheid te geven om zich te ontwikkelen. In de tweede fase zijn de bruggen opgehoogd. In de derde fase leggen we de diverse sluizen aan en realiseren we het fietspad. De eerste twee fasen zijn op een haar na afgerond en we zijn nu druk bezig met het voorbereiden van de laatste fase. De eerste werkzaamheden zijn zelfs al gestart. Het is de bedoeling dat het project in 2022 gereed is. Varen van Dokkum naar het Lauwersmeergebied is dan weer mogelijk."

Beleving terugbrengen

Persoonlijk vindt Talma het mooist dat er gekozen is voor kwaliteit, samen met de combinatie met ecologie. "We zetten dus niet in op grootschalige recreatie met motorboten en alles wat daarbij hoort, maar op het koesteren van de kwaliteit van het Waddengebied. We proberen als het ware de beleving terug te brengen zoals het gebied er 2.000 jaar geleden uit zag."



Project Súd Ie
Totale investering: € 9,9 miljoen

Waddenfonds	€ 4,9 miljoen
Provincies	€ 3,5 miljoen
Overige financiers	€ 1,5 miljoen

Minder slib, meer landbouwgrond

Kan landbouwgrond een goede nieuwe bestemming zijn voor de overmaat aan slib in de Eems-Dollard? Die vraag vormt de rode draad van het IKW-project ‘Ophogen landbouwgronden’.

De Eems-Dollard is door de jaren heen dichtgeslibd, waardoor ook het water vertroebeld is geraakt. Dit project, dat plaatsvindt op initiatief van Waterschap Hunze en Aa’s en de Provincie Groningen, wordt onderzocht of het slib een nieuw leven kan krijgen als landbouwgrond. Bij het project zijn ook agrariërs en eigenaren van landbouwgronden betrokken.



De aandacht gaat onder meer uit naar veengronden, die door inklinking sterk verzakken en veel CO_2 uitstoten, af te dekken met een laag slib uit de Eems-Dollard. Daarnaast is het op lang termijn een kostenverlagende maatregel voor waterpeilbeheer, omdat minder regulatie nodig is. Ook blijft er vruchtbare landbouwgrond achter. Bij de realisatie is ook oog voor een zo efficiënt mogelijke transportwijze. Tegelijkertijd zorgt het baggeren voor een sterke verbetering van de ecologisch situatie in de Eems- Dollard.

Het project ‘Ophogen van landbouwgronden’ maakt deel uit van een breder programma Eems-Dollard 2050. Overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties werken hierin samen aan een betere balans tussen economie en ecologie in een uniek natuurgebied.

Project Ophogen landbouwgronden
Totale investering: € 1,7 miljoen

Waddenfonds	€ 0,8 miljoen
Overige financiers	€ 0,9 miljoen

Vergisten onder hoge druk

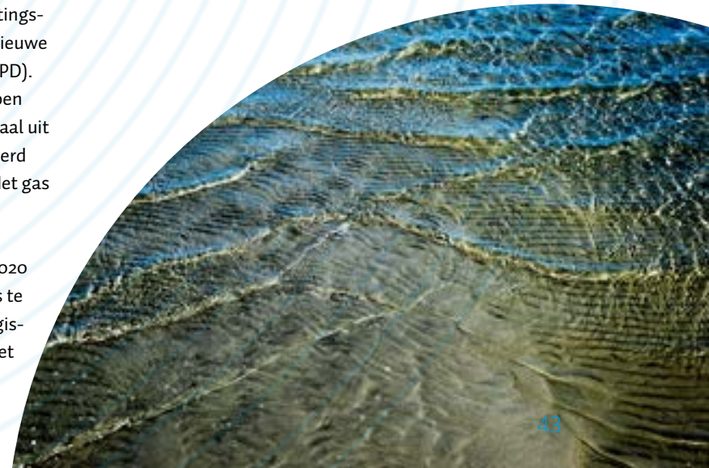
Een nieuwe techniek voor vergisting van afval en zuiveringsslib vormt de insteek van het IKW-project ‘Biovergister Ameland’. Als de proef slaagt, is uitrol op andere Waddeneilanden en aan de vaste wal mogelijk.

Het produceren van groen gas uit afval en slib is niet nieuw. De innovatie waar het project op inzet is om het vergistingsproces onder hoge druk te laten plaatsvinden via een nieuwe techniek: Autogenerative High Pressure Digestion (AHPD). Dit resulteert namelijk in een grotere productie van groen gas. De proef is erop gericht de techniek op praktijkschaal uit te testen. Nieuw is ook dat groen gas wordt geproduceerd dat rechtstreeks op het gasnet kan worden geleverd. Het gas hoeft niet meer bewerkt te worden.

De installatie op Ameland is ‘waterstof-ready’. Begin 2020 is besloten om de proef uit te breiden door meer kennis te vergaren over het toevoegen van waterstof aan de vergistingsinstallatie. Deze optie is bijzonder interessant. Niet alleen de gasopbrengst wordt namelijk bijna verdubbeld, ook de CO_2-voetafdruk van het proces wordt verder gereduceerd

Project Biovergister Ameland
Totale investering: € 3,7 miljoen

Waddenfonds	€ 2,3 miljoen
Overige financiers	€ 1,4 miljoen



‘Vlieger’ vangt elektriciteit onder water

De onderwatervlieger zet de continue stroming van de zee om in elektriciteit. “Eigenlijk net als windmolens”, vertelt Maarten Berkhout. “De wieken doen dit op de stroming van de lucht en de onderwatervlieger doet het op de stroming van het water.”

Eb en vloed worden veroorzaakt door de aantrekkingskracht van de maan in haar baan rond de aarde. “Daardoor beweegt al het water in de zee van hoog naar laag en omgekeerd”, legt Maarten Berkhout uit, één van de trekkers van de ontwikkeling van de TidalKite-technologie. “Die posities veranderen continu en daar zit een enorme hoeveelheid energie. Dat bracht ons op het idee een onderwatervlieger te ontwikkelen om die energie te benutten. Als dit lukt hebben we er een duurzame energiebron bij die betrouwbaarder is dan energie uit zon of wind.”

Continue bron

In tegenstelling tot energie uit wind en zon gaat het hier namelijk om een bron die nooit stilvalt. “De wind fluctueert voortdurend en de zon schijnt vaker wel dan niet. De bewegingen van eb en vloed zijn jaarrond helder. De onderwatervlieger zal dus continu elektriciteit leveren. Alleen op de momenten dat je hoog of laag water hebt, valt de productie eventjes weg om vervolgens meteen weer aan te trekken.”

Trekkracht

De technologie is speciaal ontwikkeld voor gebieden met lagere stroomsnelheden en in relatief ondiep water. Het systeem bestaat uit een vlieger die dwars op een stroming gaat. “De naam is afkomstig van kitesurfers”, legt Berkhout uit. “Het is namelijk min of meer hetzelfde vliegprincipe. Ook de kitevlieger krijgt een enorme trekkracht als de surfer dwars op de stroming staat. De onderwatervlieger bestaat uit een paar horizontale liggers met daartussen vleugels. Door de stroming van het water leveren de vleugels trekkracht, net als de liftkracht van vleugels van een vliegtuig. Alleen stijgt



onze vlieger niet op maar trekt in plaats daarvan heel hard aan een kabel. De kabel zit vast aan een bodemverankering, waarbij een ‘power take off’-systeem de trekkracht omzet in elektriciteit en via een andere kabel invoert op het elektriciteitsnet op het vaste land.”

Naast het feit dat er jaarrond nauwelijks schommelingen in de productie zijn, heeft de onderwatervlieger nog een ander belangrijk winstpunt ten opzichte van windmolens en zonneparken: er zal niet of nauwelijks sprake zijn van visuele vervuiling. “Op de testlocaties zal wel een vijftal palen boven water uitsteken. Ook is er een ponton van waaraf we de vlieger te water laten en ook weer optakelen om kleinere modificaties door te voeren. Als alles naar behoren werkt, wordt dit weggehaald en is er boven water niets meer te zien van de vliegers.”

Prototype

Inmiddels is het prototype bijna klaar om getest te worden. “Dit gaan we voor de kust van Ameland doen. Het wachten is op de vergunning. We zitten in een Natura 2000 gebied, dus moeten we natuurlijk goed rekening houden met al het

zeeleven. Er wordt al gewerkt aan de aansluiting op het elektriciteitsnet. Het ziet ernaar uit dat we nog dit jaar met de eerste test kunnen beginnen.”

Tachtig onderwatervliegers

Eenmaal in bedrijf kan een vlieger 500 kilowatt aan elektriciteit produceren. “Dit betekent dat we met één systeem jaarlijks tot circa 700 huishoudens van elektriciteit kunnen voorzien. Op termijn zien we potentie voor zo’n tachtig onderwatervliegers in het Waddengebied waarmee dan jaarlijks zo’n 40 megawatt kan worden opgewekt. Daarmee kunnen we een serieus deel van de Waddeneilanden van energie voorzien.” Financieel lijkt het te gaan lukken, mits - net als bij energie uit zon en wind - gebruik kan worden gemaakt van de SDE++ subsidie. “Dat is in ieder geval nodig om de eerste projecten rendabel te maken.”

Werkgelegenheid

SeaQurrent maakt de onderwatervliegers en het project wordt uitgevoerd door de Getijdencentrale Waddenzee, een bedrijf dat als doel heeft om getijdencentrales op basis van deze onderwatervliegers te realiseren. Wereldwijd zijn er enorme oppervlakten aan ondiepe kustwateren. Het mag dan ook geen verbazing wekken dat er al internationale interesse in de technologie is. Voor de Waddenprovincies ligt dan de nodige werkgelegenheid in het verschiet. “Vanuit SeaQurrent werken we nu al samen met allerlei leveranciers van onderdelen uit met name Noord-Nederland. De vliegers gaan we hier ook bouwen. Verder is er straks behoefte aan allerlei marine operaties om het hele systeem te installeren. Het project kan dus aardig wat werkgelegenheid voor de noordelijke provincies opleveren.”



Maarten Berkhout: “Als dit lukt, is de TidalKite betrouwbaarder is dan energie uit zon of wind”

Project TidalKite

Totale investering: € 3,8 miljoen

Waddenfonds	€ 2,3 miljoen
Provincie	€ 0,2 miljoen
Overige financiers	€ 1,3 miljoen

Vrij spel voor vissen

Het IKW-project ‘Vissen voor verbinding’ richt zich op zowel het herstel van vissoorten als van de algehele visstand in de Waddenzee en het Lauwersmeergebied. Ook het versterken en verbreden van de sportvisserij krijgt aandacht.

De Provincie Groningen werkt, samen met zeven partnerorganisaties, met het project aan herstel van de visstand in de Waddenzee en het achterland. Vissen voor Verbinding is een unieke samenwerking tussen natuurorganisaties, overheden en sportvisserij. Het baanbrekende project werkt aan herstel van de visstand in de Waddenzee en het achterland en bouwt aan een sterke regionale sportviseconomie.

Veel aandacht gaat uit naar het stimuleren van de vistrek tussen de Waddenzee en de beken in Drenthe. De Drentse beken fungeren als belangrijke opgroei- en paaiplekken voor vissen van het Wad. Daarom is het van belang de vismigratie makkelijker te maken. Binnen het project krijgt dit gestalte door het verwijderen van stuwen achter de zeedijk en het treffen van voorzieningen bij de sluizen van a. Ook is er aandacht voor het aanbrengen van vispassages en grindbedden.

Het project richt zich verder op het versterken en verbreden van de sportvisserij. Samen met ondernemers wordt gepro-



beerd een (zeeforel)sportvisserij-economie te ontwikkelen. Daarvoor zal extra zeeforel worden uitgezet om de visstand gezond en op peil te houden. Ook komen er vissteigers en krijgt het verbeteren van de bereikbaarheid van visplekken aandacht. Bewoners, onderwijs, ondernemers en vrijwilligers worden bij het uitwerken en uitvoeren van de plannen betrokken.

Partners in het project zijn: Sportvisserij Nederland, Sportvisserij Groningen-Drenthe, Sportvisserij Fryslân, Staatsbosbeheer, Waterschap Noorderzijlvest, Provincie Groningen, en de Waddenvereniging. Kijk voor meer informatie op www.vissenvoorverbinding.nl.

Project Vissen voor verbinding
Totale investering: € 4,6 miljoen

Waddenfonds	€ 3 miljoen
Provincies	€ 0,6 miljoen
Overige financiers	€ 1,0 miljoen



Slimme leiding vermindert wegtransport

Een demonstratieproject probeert in de Eemshaven een vernieuwend leidingsysteem uit. In één leiding vindt straks transport plaats van zowel grondstoffen als restwarmte tussen bedrijven. Een dubbelslag om het transport over de weg te verminderen.

Samen kan er meer bereikt worden in het streven naar een CO_2-reductie van 95% in 2050 in lijn met het energiebeleid. Dat blijkt eens te meer uit het IKW-project 'Restwarmteleiding BBE'. Het betreft een initiatief van de industrie van het chemiecluster in Delfzijl. Gezamenlijk wordt in het kader van het project geïnvesteerd in een geïntegreerde product- en restwarmteleiding van circa drie kilometer lengte. De hoofdleiding bevat hiertoe meerdere andere leidingen. Concreet gaat het om het onderling uitwisselen van zowel groene grondstoffen en chemicaliën als industriële restwarmte.

Het demonstratieproject zal als voorbeeld fungeren voor de verdere verduurzaming van de regio, zonder dat de kernwaarden van het Waddengebied ter discussie staan. Sterker nog, de slimme leiding maakt vrachtwagens overbodig en biedt daarmee rust en stilte.

Project Restwarmteleiding BBE
Totale investering: € 4,7 miljoen

Waddenfonds	€ 1,9 miljoen
Overige financiers	€ 2,8 miljoen

Waterstoffabriek in Eems-Dollardgebied

Bij elektrolyse wordt met behulp van elektriciteit waterstof geproduceerd. Het milieu schiet hier weinig mee op zolang de elektriciteit van fossiele bronnen afkomstig is. Veel slimmer is om waterstof te maken uit duurzame energie. Het IKW-project 'Demo 20 mw Elektrolizer' zet hierop in.



Het project, een gezamenlijk initiatief van Nouryon en Gasunie, omvat de bouw van een demonstratiefabriek voor het produceren van waterstof met behulp van energie uit zon, wind en afval. Gekeken wordt naar de kostenreductie, de verhoging van de opbrengsten en de verdere procesoptimalisatie. Gemikt wordt op een besparing van 30-45 kiloton CO_2 per jaar.

Als waterstof-elektrolyse dankzij dit project brede toepassing krijgt, kan het bijdragen aan een flexibel energiesysteem waar duurzame energie goed is in te passen. Ook wordt het dan mogelijk duurzame energie op te slaan en kan schone waterstof aan de mobiliteitssector worden geleverd.

Project Demo 20 mw Elektrolizer
Totale investering: € 30,3 miljoen

Waddenfonds	€ 5,2 miljoen
Overige financiers	€ 25,1 miljoen

Groene grondstoffen voor chemie

Uit de biomassa kunnen grondstoffen worden gewonnen voor onder andere de chemie. Het IKW-project 'Groene chemie uit CO_2 en zonlicht' onderzoekt de mogelijkheden om biomassa te produceren door middel van fotosynthese, met CO_2 en water als grondstoffen.



Het bedrijf Photanol bouwt in Delfzijl een installatie waarin CO_2 en water met behulp van bacteriën omgezet worden in biomassa. Het zonlicht wordt hierbij door de bacteriën gebruikt als energiebron. Met minder energie en met minder gebruik van ruimte wordt op een duurzame manier biomassa gemaakt. Het proces vindt plaats in gesloten reactoren die plat op de grond liggen. Nu gaat het om een kleine installatie, die voor het eerst in de praktijk wordt getest. Het doel is om dit proces door te ontwikkelen voor verdere opschaling.

Het project maakt jaarlijks 22 ton biomassa. Deze biomassa wordt vervolgens gebruikt bij een dichtbijgelegen vestiging van Nouryon (het voormalige Akzo Nobel). Op die manier levert dit project een bijdrage aan de ambitie om de Eemshaven circulair en duurzaam te maken. CO_2 krijgt zo een nuttige toepassing als grondstof in plaats van dat uitstoot plaatsvindt.

Project Groene chemie uit CO_2 en zonlicht
Totale investering: € 2,4 miljoen

Waddenfonds	€ 1,1 miljoen
Overige financiers	€ 1,3 miljoen

Waterstofleiding van formaat

Waterstof wordt een belangrijke bouwsteen voor zowel de verduurzaming van de energievoorziening als de productie van groene chemicaliën. Een open-infrastructuur voor waterstof is een kritische succesvoorwaarde.

Het IKW-project ‘Groene Waterstof Infrastructuur/ Waterstof Backbone’ behelst de demonstratie van een innovatieve waterstofleiding. Deze is gemaakt van met aramide versterkt kunststof, waardoor de leiding hittebestendig is. Het materiaal wordt ook verwerkt in kogelwerende vesten. Het gaat om een tracé van vier kilometer dat geschikt is voor het vervoeren van waterstof op 30 bar.

Project ‘Groene Waterstof Infrastructuur/ Waterstof Backbone’
Totale investering: € 3 miljoen

Waddenfonds	€ 1,1 miljoen
Overige financiers	€ 1,9 miljoen



Nieuwe poort naar het Wad

Een dijkdoorgang verbindt het Friese dorp Holwerd straks met de Waddenzee. Het project biedt op meerdere fronten nieuwe kansen, benadrukt de Friese gedeputeerde Sietske Poepjes. “Voor de flora en fauna, maar ook voor het cultuurtoerisme en de landbouw.”

Voor Holwerd aan Zee wordt een doorgang in de zeedijk gemaakt naar een uit te graven getijdemeer van 35 hectare groot. De bijdrage van het Waddenfonds aan het project, op voorwaarde dat de financiering daarvan rond komt, brengt de realisatie van de tweede fase van dit plan een stap dichterbij. Met het totale project is een investering gemoeid van ruim 63 miljoen euro excl. BTW. Poepjes, tevens bestuurslid van het Waddenfonds, noemt het project een prachtige ontwikkeling voor het Friese waddengebied. “Ik ben erg blij dat dit project mede door het Waddenfonds mogelijk wordt.” De provincie Fryslân investeert zelf € 10 miljoen in het project.

Investeringskader **Waddengebied**

Dijkdoorgang

De doorbraak van de dijk betekent dat de Waddenzee in contact komt met de Friese boezem. De geul en het getijdenmeer zijn zout, gevolgd door een brakke overgangszone. Hierdoor wordt vismigratie mogelijk. Het bevorderen van vismigratie uit de Waddenzee naar zoetwaterplekken is één van de doelstellingen van het Waddenfonds.

Behalve voor vissen, biedt Holwerd aan Zee ook kansen voor wadvogels. Er worden twee broedeilanden van minimaal 3 hectare aangelegd, waar deze dieren kunnen uitrusten, foerageren en broeden. Ook de slikkige randen langs het beleefmeer en buitendijkse kwelders zijn hiervoor geschikt.



Cultuurtoerisme

Dankzij de dijkdoorgang komt het dorp Holwerd direct aan zee te liggen. Dit kan een stimulans betekenen voor het cultuurtoerisme. De cultuurtoerist heeft behoefte aan kwaliteit, beleving van het Waddengebied en het bezoeken van interessante plekken. Ter bevordering van het toerisme worden recreatiewoningen gebouwd en een boulevard, getijdehaven, natuurbeleefpad en drijvende vogelkijkhut aangelegd. Binnen het project bestaat de mogelijkheid om circa 4 hectare landbouwgrond geschikt te maken voor zilte teelt van aardappelen en andere gewassen.

Definitief ontwerp

Voor het gehele projectplan moet nog een definitief ontwerp worden gemaakt. De komende twee jaar worden de plannen verder uitgewerkt. Zo is onder anderen meer onderzoek nodig of klei die vrijkomt bij het uitgraven van het meer, gebruikt kan worden voor dijkversterking. Het Waddenfonds trekt hierin samen op met de initiatiefnemers.

Project Holwerd aan Zee
Totale investering: € 63,3 miljoen

Waddenfonds	€ 8,3 miljoen
Provincie	€ 10 miljoen
Overige financiers	€ 45 miljoen



Omhels de nacht



‘De Donkerte van het Waddengebied’ is de naam van een opmerkelijk IKW-project om duurzaam toerisme te stimuleren. “Doel is handen en voeten te geven aan de beleving van de duisternis in het Waddengebied”, legt projectleider Erna Krommendijk uit. Het project is een initiatief van de Natuur en Milieufederaties Noord-Holland, Friesland en Groningen, Rijksuniversiteit Groningen, Natuurmonumenten en Staatsbosbeheer.

Het Waddengebied is voor Nederlandse begrippen donker, maar dit is vrij onbekend. Het Donkerte-project wil die kwaliteit in de schijnwerper zetten, zowel op het vasteland als op de eilanden. “We gaan meerdere plekken inrichten om op een unieke manier de duisternis te beleven” vertelt Krommendijk enthousiast.

Nachttuinen

Opvallend onderdeel van het project is het inrichten van circa vijftien nachttuinen. “Veel mensen weten namelijk niet dat er allerlei planten en dieren zijn die juist actief zijn als het donker is. Die krijgen een plek in de tuinen en we zorgen voor mooie verhalen daaromheen.” Het inrichten van de tuinen is nog wel een ding. “Je kunt bijvoorbeeld geen felle lampen

gebruiken, want dan doe je het effect teniet. Daarom denken we aan het inzetten van nachtcamera's. Daar kun je tegenwoordig heel mooie beelden mee maken en zie je veel meer dan je zou denken. Ook gaan we webcambeelden online delen, zodat iedereen dieren kan spotten die 's nachts actief zijn. Verder gaan we onder de noemer 'Nacht van het Wad' nachtactiviteiten organiseren. Denk aan excursies, diners bij kaarslicht, nachtmuziek en lezingen. Dit gebeurt vier keer per jaar rond astronomisch herkenbare nachten."

Bevorderen toerisme

Nevendoel van het project is het bevorderen van duurzaam toerisme. "We mikken op de bewuste verblijfs- en dagrecreant, mensen die echt geïnteresseerd zijn in kwaliteiten als duisternis, natuur, rust en stilte. Daar kan niettemin een economische impuls vanuit gaan. Hiervoor gaan we samenwerken met een aantal ondernemers. Zo heeft een camping op Wieringen interesse om de beleving van de duisternis in het activiteitenaanbod op te nemen."

Interessant aspect is dat deze insteek het toeristisch seizoen kan verlengen. "Die donkerte beleef je immers veel minder in het hoogseizoen als het lang licht is. De andere seizoenen zijn hiervoor juist wel aantrekkelijk. Wij zien allerlei kansen voor ondernemers om hier iets mee te doen. Via regiosessies willen we ze inspireren." Aandacht is er ook voor het geven van bekendheid aan deze nieuwe vorm van toerisme. "Dit gebeurt onder meer aan de hand van een kalender van de momenten in het jaar waarop er iets te doen is."



Erna Krommendijk: "Het donker doet beroep op je andere zintuigen dan je zicht"

Opvallende projectpartner in dit verband is de Rijksuniversiteit Groningen. "De onderzoekers brengen veel nuttige kennis in. In het kader van het project gaat de universiteit extra activiteiten bij het planetarium in het Lauwersmeer ontwikkelen, onder meer om het onderzoek naar sterren dichter bij het publiek te brengen."

Spannend

Krommendijk kan zelf enorm van genieten van de beleving van de nacht. Zij denkt in dit verband nog vaak terug aan één moment in haar jeugd. "Dat was op Terschelling en het was zo donker dat ik mijn hand voor mijn ogen deed en hem echt niet zag. Ik vond dat spannend en ook wel eng. Ik hoorde namelijk allemaal geluiden en ik dacht van 'jeetje straks loop ik naast de weg'. Ik associeer duisternis dus met spanning. Tegelijkertijd kan ik enorm genieten van de maan en de sterren. Als je ogen daaraan gewend zijn, zie je opeens van alles. Het leukste is eigenlijk dat het donker beroep doet op je andere zintuigen dan je zicht. Ik hoop dat dankzij ons project hier heel veel mensen van gaan genieten."

Project 'De Donkerte van het Waddengebied'
Totale investering: € 3,1 miljoen

Waddenfonds	€ 1,5 miljoen
Provincies	€ 0,7 miljoen
Overige financiers	€ 0,9 miljoen



Proef met opslag van zoet water op Texel

Zoveel mogelijk zoet water op Texel opvangen en vasthouden voor de irrigatie van landbouwgronden. Dát is de inzet van het IKW-project Zoete Toekomst Texel. Als de proef lukt, kunnen ook boeren op de andere Waddeneilanden en op de vaste wal ervan profiteren. Plus de natuur.

Jaarrond valt er op Texel voldoende neerslag, alleen niet wanneer de behoefte aan water het grootst is. Daar komt bij dat een alternatieve aanvoer van zoet water vanuit een rivier of meer ontbreekt.

De oplossing ligt in het benutten van het vele water dat op de Waddenzee wordt geloosd. Dit water, jaarlijks gaat om circa 44 miljoen kuub, kan momenteel niet goed worden vastgehouden. Dit gegeven biedt echter perspectief, te meer daar de landbouw inschat dat de komende decennia de waterschaarste gaat toenemen vanwege de klimaatverandering. Juist ook daarom is het nú het moment om te investeren in nieuwe irrigatietechnieken om verantwoord te kunnen blijven produceren.

Concreet

Het nu gehonoreerde project moet bijdragen aan het langer vasthouden van regenwater en grondwater uit de duinen op Texel. Op deze manier wordt bijgedragen aan het vergroten van de zoetwatervoorraad.

Het gaat bij Zoete Toekomst Texel om anti-verziltingsdrainage en het vasthouden van zoet water voor de ondergrondse opslag. Het betreft een proef op een schaal van 100 ha. Naast de praktische voordelen levert het project nieuwe kennis en ervaring op die kan worden gebruikt in andere gebieden. Cruciaal is het vullen van de zoetwaterbel voor ondergrondse opslag. En passant wordt hiermee bereikt dat de boeren minder last hebben van zout grondwater. Daarnaast wordt op tien percelen onderzocht hoe anti-verziltingsdrainage werkt in verschillende bodemtypen. Er komen twee ondergrondse opslagsystemen van circa 50 tot 100 hectare, met elk 15 tot 20 waterputten.




Gedeputeerde Cees Loggen (NH) trok de eerste drain

Aan de slag

"We hopen dat de pilot slaagt. Voor de eilandboeren zou het een oplossing kunnen bieden voor een steeds nijpender probleem in hun bedrijfsvoering", aldus de Noord-Hollandse gedeputeerde Cees Loggen, tevens voorzitter van het Dagelijks Bestuur van het Waddenfonds. "Maar ook de flora en fauna op de landbouwgronden zijn erbij gebaat. Zo snijdt het mes aan twee kanten."

De proef duurt tot eind 2023. Er is gekozen voor een meerjarige proef, omdat niet elk jaar hetzelfde is qua regenval en droogte. Ook wordt onderzocht wat de effecten zijn op de omgeving, vooral op nabijgelegen natuurgebieden. Een hogere grondwaterstand zou bijvoorbeeld de kwel kunnen wegdrukken. Door gerichte metingen worden de veranderingen in de gaten gehouden.

Project Zoete Toekomst Texel
Totale investering: € 1,8 miljoen

Waddenfonds	€ 850.000
Provincie	€ 255.000
Overige financiers	€ 740.000

Transformatie kustzone Lauwersmeer

Het project Vitale Kustzone Lauwersmeer omvat de aanleg van natuurlijke overgangen en onderwaternatuur bij de dijk, buitendijkse kwelderontwikkeling en een binnendijks zoet-zoutwaterovergangsgebied voor vismigratie. Het Lauwersmeergebied transformeert hierdoor tot een klimaatbestendig overgangsgebied tussen het Wad en het achterland.



Vrijdag 3 juli markeerden de partners van de dijkversterking Lauwersmeerdijk-Vierhuizergat de start van de planuitwerkingsfase van het project in aanwezigheid van Deltacommissaris Peter Glas.”

Foto: Aernout Steegstra/Rudie Wiersma Fotografie.



Impressie zoetzoutovergang Vitale Kustzone Lauwersmeer

Het project, dat wordt gerealiseerd tussen 2023 en 2025, vergt een totale investering van maar liefst 102 miljoen euro. Het Waddenfonds draag € 8,3 miljoen bij aan het project. Aanvullend op de IKW-middelen investeert de provincie Groningen € 2,4 miljoen in het project en is vanuit de Programmatische Aanpak Grote Wateren 10 miljoen euro toegezegd.

Sterke dijk, zachtere randen

Aanleiding is de opgave om de Groningse waddenzeedijk langs het Lauwersmeergebied van 9 kilometer te versterken. Niet alleen uit het oogpunt van hoogwaterbescherming, maar ook om én natuur en recreatie een impuls te geven . Met het oog op dit laatste komt in de dijk bij de Marnewaard een duiker, waardoor zachte, natuurlijke, maar toch robuuste klimaatbestendige overgangen tussen zoet en zout water ontstaan. Dit binnendijkse gebied moet 70 hectare groot worden en leidt tot de verbetering van de natuurlijke dynamiek, de natuurwaarden en de biodiversiteit.

Goed voor vissen en vogels

Overgangsgebieden tussen Wad en achterland maken straks vismigratie mogelijk. Er ontstaan verbindingen met vismigratieroutes via Zoutkamperril en Westpolder. Op deze wijze kan de populatie trekvissen in de Waddenzee groeien. De ontwikkeling van 20 hectare buitendijkse kwelder en de inrichting van hoogwatervluchtroutes in de vorm van rijsdammen versterkt de populatie broed- en trekvogels in het Waddengebied.

Project Vitale Kustzone Lauwersmeer
Totale investering: € 116,4 miljoen

Waddenfonds	€ 8,3 miljoen
Provincie	€ 5 miljoen
Overige financiers	€ 103,1 miljoen

Toekomst voor trekvis!

Glasaal, paling, driedoornige stekelbaars, zeeforel - over een aantal jaar moet de Waddenzee en het vasteland 'als vanouds' weer goed en gezond gevuld zijn met deze vissoorten. Vissoorten die voor hun voortbestaan afhankelijk zijn van zoet én zout water. Leven in zoet water zorgt voor nieuwe, jonge vis; leven in zout water zorgt voor krachtige populaties.

Al jaren is de visstand in de Waddenzee te laag en zijn de vissen er te klein. Door dijken, sluizen, stuwen en gemalen is de vistrek tussen de Waddenzee en het binnenwater achter de dijken hevig verstoord geraakt. Daardoor kunnen vissen lastig meren, beken en rivieren bereiken waar ze paaien en jongen krijgen. Het gevolg is dat trekkende vissoorten zoals bijvoorbeeld de zeeforel, paling en glasaal het moeilijk hebben in het Waddengebied.

Passeermogelijkheden

Langs de Waddenkust wordt op diverse plekken actief gewerkt aan het nog beter passeerbaar maken van de primaire waterkering (dijken en sluizen). Denk aan de Vismigratierivier bij Kornwerderzand, de voorgenomen veranderingen bij Lauwersoog (Cleveringssluis en Robbegatsluis) en aan de bij Delfzijl getroffen maatregelen waardoor trekvissen nu makkelijker de boezemkanalen van Duurswold kunnen bereiken.

Het project 'Ruim Baan voor Vissen 2' geeft een extra impuls aan de visstand in het Waddengebied. In totaal worden in de kustprovincies op negentien plekken vispassages verbeterd en aangelegd. Daarnaast worden in het achterland paai- en opgroeigebieden nog meer geschikt gemaakt voor trekvis. Ook verbetert de technische passeerbaarheid van polder naar boezem naar open water en vice versa verbeterd.

Waddenbaai

In het kader van het project wordt stevig geïnvesteerd in de verbetering van de vismigratie in de Kop van Noord-Holland, als onderdeel van de Gebiedsontwikkeling Waddenbaai. Zo komt er met de aanleg van een zoet-zoutovergang een verbinding tussen zee en achterland, met binnendijks veertien hectare brakwatergebied. Naast deze grootschalige aanpak in Noord-Holland komen er in Fryslân en Groningen aanvullende vismigratievoorzieningen.

Ruim Baan voor Vissen 2 is een initiatief van de vier langs de Waddenkust werkzame Waterschappen. Dit zijn het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Wetterskip Fryslân, Waterschap Noorderzijlvest en Waterschap Hunze en Aa's.



Project 'Ruimbaan voor Vissen2 inclusief de Waddenbaai'
Totale investering: € 44,6 miljoen

Waddenfonds	€ 12,8 miljoen
Provincies	€ 7,1 miljoen
Overige financiers	€24,7 miljoen



Fossielvrije waddenvloot

Het programma Green Shipping wil de waddenvloot in tien jaar voor een groot deel verduurzamen. Daardoor moet de CO_2-uitstoot in 2030 met 60% zijn afgenomen. Dat kan bereikt worden als een groot deel van de waddenvloot fossielvrij gaat varen.

Green Shipping heeft brede steun van zowel natuurbescherming, visserij, vaarrecreatie als Waddenzeehavens. Het project is in meerdere opzichten belangrijk voor de Waddenzee. Het project wordt uitgevoerd onder regie van FME. Dit is de ondernemersorganisatie voor de technologische industrie.

Toekomstgericht

Door te innoveren wordt de scheepvaart klaar gemaakt voor de toekomst. En nog belangrijker, het milieu van de kwetsbare Waddenzee is er zeer bij gebaat'. Zowel de uitstoot van CO_2 als van zwaveldioxide, stikstofoxiden, fijnstof en andere vervuilende stoffen verminderen fors. Daarnaast maken schepen die elektrisch worden aangedreven amper geluid en zorgen zo voor rust in de Waddenhavens. Ook wordt de kans op olievervuiling door lekkage of rampen verkleind.

Tien deelprojecten

Green Shipping bestaat in totaal uit tien deelprojecten. Het totale programma wordt uitgevoerd in de periode tot en met 2024 waarbij de eerste vijf deelprojecten direct van start gaan. De komende vier jaar wordt er onder andere concrete kennis, expertise en ervaring opgedaan met het ontwikkelen van schone technologie en varen op waterstof. Scheepsbouwers en toeleveranciers in de Waddenregio kunnen op die manier ook een kennisvoorsprong opbouwen in de vergroening van de scheepvaart.

Eén van de eerste projecten heet *Waterstof voor walstroom*, een pilotproject waarbij een mobiel brandstofcel-aggregaat op basis van waterstof wordt ontworpen en getest in Groningen Seaports en de havens van Den Helder en Harlingen. Deze installatie kan groene stroom leveren aan schepen, ook op plekken in havens waar vaste walstroom niet voorhanden is, omdat de aanlegkosten hoog zijn.

Project fossiel vrije Waddenvloot
Totale investering: € 26,1 miljoen

Waddenfonds	€ 8 miljoen
Provincies	€ 2,6 miljoen
Overige financiers	€ 15,5 miljoen



Colofon

Dit is een uitgave van het
Investeringskader Waddengebied (IKW)

Eindredactie en productie:	Jan de Graaf, DG Communicatie
Ontwerp:	Dik Visser, Dik.nu
Druk:	Repro provincie Fryslân

Zomer 2020

Aan de in dit boekje opgenomen bedragen kunnen geen rechten worden ontleend.



Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4870
Extern Zaak ID	1514327
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	43
Omschrijving	Internationale Zaken: Brief GS aan PS inz. Leidraad voor internationale zaken (C-agenda EFB 30-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

Het doel van deze leidraad is om op een uniforme wijze afwegingen te maken wanneer internationale inzet vanuit de provinciale organisatie en bestuur gewenst is. Uniforme afwegingen voor internationale activiteiten zouden kunnen leiden tot het beter benutten van potentiële kansen voor internationale samenwerking, kennisuitwisseling en een optimaal vestigingsklimaat. De leidraad werkt middels een trechter model, hierin wordt op basis van een aantal afwegingen een positief of negatief advies afgegeven

Internationalisering

Noord-Holland is één van de sterkste economieën van Nederland. De aantrekkingskracht van onze provincie voor internationale bedrijven is groot. Een aantrekkelijk vestigingsklimaat valt uiteen in diverse vestigingsfactoren die verwoord zijn in de Uitvoeringsagenda Economie. Echter het thema internationalisering voert veel verder dan alleen het economische component. Er zijn diverse maatschappelijke uitdagingen die landelijk en internationaal hoog op de agenda staan en zeer relevant zijn voor onze organisatie. Provinciale opgaven zoals energietransitie, klimaatverandering, duurzame verstedelijking, duurzame mobiliteit en voedseltransitie zijn bij voorbaat opgaven waarbij Noord-Holland internationaal kennis uit kan wisselen met andere regio's.

Doelstelling leidraad voor Internationale zaken

Om een uniforme afweging te kunnen maken voor het invullen van internationale activiteiten is deze leidraad voor internationale zaken opgesteld.

Deze leidraad is geen aanzet tot internationaal beleid maar een werkwijze die kan worden toegepast door de gehele provinciale organisatie inclusief Gedeputeerde Staten. Uniforme afwegingen voor internationale activiteiten zou kunnen leiden tot het beter benutten van potentiele kansen voor internationale samenwerking, kennisuitwisseling en een optimaal vestigingsklimaat.

Inzet gekoppeld aan provinciale opgaven

Om scherpe keuzes te kunnen maken in de internationale activiteiten is gekozen om een selectie te maken in provinciale opgaven die internationaal relevant lijken. Ook wordt er gekeken of er al internationale banden met een regio of land en de Provincie Noord-Holland bestaan en of het logisch is om deze banden te versterken.

Om focus aan te brengen in de activiteiten van de provincie op dit onderwerp wordt ingezet op de volgende activiteiten:

1. Handelsbevordering
2. Verbeteren Internationaal vestigingsklimaat
3. Internationale samenwerking - Innovatie en Kennisuitwisseling

De Provincie Noord-Holland kan in deze activiteiten een drietal rollen op zich nemen:
1. Verbinden: Initiatieven van nationale en regionale partners onder de aandacht brengen binnen het netwerk.
2. Faciliteren: Inzet van GS-leden als bestuurlijk vertegenwoordiger van de regio
3. Initiëren: Kennisuitwisseling of samenwerking met een land of regio opstarten.

Samenwerking met publieke en private, lokale, regionale en nationale partners is een belangrijke afweging in de leidraad. Het inzetten op cohesie tussen het Rijk, provincies, gemeenten, kennisinstellingen en het bedrijfsleven versterkt de resultaten van onze internationale activiteiten en zorgt voor een bredere spin-off van onze inzet. Dit sluit ook aan bij het advies van de Dutch Trade & Investment Board uit 2017 waarin werd aangegeven dat het 'belang dat alle partijen van elkaar weten waar belangen, interesses en capaciteiten liggen.' groot is. 'Nu werken partijen nog te veel langs elkaar heen en missen we efficiëntie, kennisdeling en synergie en wordt Nederland niet eenduidig gepromoot in het buitenland.'[1]

In activiteiten waar de provincie nationaal voorop loopt kunnen we initiatiefnemer zijn en bij andere activiteiten past eerder een verbindende of faciliterende rol. De rolverdeling is afhankelijk van de inzet van de activiteit.

Bestuurlijke inzet van gedeputeerden hangt samen met het de aard van de activiteit en de provinciale opgave. Zij kunnen inzetten op leiden en ontvangen van internationale delegaties, samenwerkingen aangaan, bestuurlijke kennisuitwisseling. De Commissaris van de Koning kan optreden bij portefeuille overschrijdende activiteiten, namens het voltallige college spreken, government-to-government relaties aangaan en bij diplomatieke aangelegenheden.

We zoeken met deze leidraad nadrukkelijk synergie met de provinciale Europa Strategie wat kan leiden tot internationale activiteiten binnen Europa, maar ook daarbuiten.

[1] Adviesrapport DTIB Stuurgroep internationale handels-, innovatie- en investeringsbevordering, Team Nederland: Samen sterker in de wereld p.12 (April 2017).

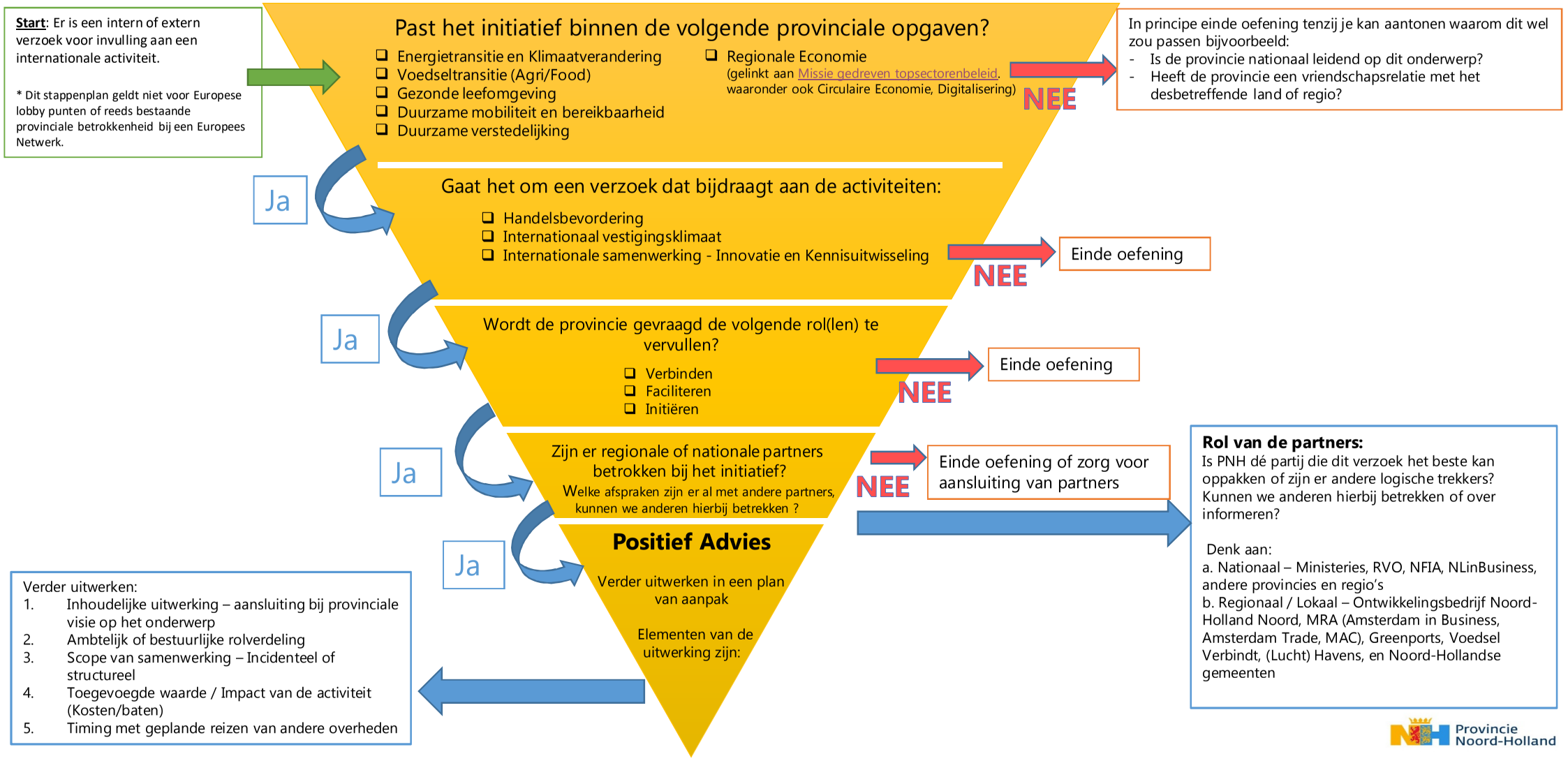
Uitvoering

De provinciale opgaven en activiteiten binnen deze leidraad worden door Gedeputeerde Staten vastgesteld. Tijdens de huidige collegeperiode worden de activiteiten gemonitord en wordt de leidraad eind 2023 geëvalueerd op gebruik en functionaliteit.

Bij initiatieven voor internationale activiteiten graag deze leidraad doorlopen met: Kim Ruijs (BEL/REE) Sr. beleidsadviseur internationale bedrijfsrelaties.

Datum van opstellen: 3 november 2020

De leidraad voor internationale zaken Provincie Noord-Holland moet de organisatie helpen bij het bepalen of de provincie in kan gaan op initiatieven voor internationale activiteiten. Deze keuze hangt af van een aantal afwegingen:



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. K. Ruijs
BEL/REE

Telefoonnummer +31235144792
ruijsk@noord-holland.nl

Verzenddatum

12 NOV. 2020

Kenmerk
1514327/1514331

Uw kenmerk

Betreft: Leidraad voor internationale zaken

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
leidraad voor internationale zaken.

Inleiding
De leidraad voor internationale zaken is opgesteld om uniforme afwegingen te kunnen maken voor het uitvoeren van internationale activiteiten. Deze leidraad is geen aanzet tot internationaal beleid maar een werkwijze die wij willen inzetten voor de gehele provinciale organisatie.

Noord-Holland is één van de sterkste economieën van Nederland. De aantrekkingskracht van onze provincie voor internationale bedrijven is groot. Echter het thema internationalisering voert veel verder dan alleen het economische component. Er zijn diverse maatschappelijke uitdagingen die landelijk en internationaal hoog op de agenda staan en zeer relevant zijn voor onze organisatie. Om scherpe keuzes te kunnen maken in onze activiteiten, hebben wij een selectie gemaakt in provinciale opgaven die ons internationaal relevant lijken.

De corona pandemie geeft momenteel weinig ruimte om ons op het internationale toneel te manifesteren. Wanneer dat weer mogelijk is zetten we middels het volgen van deze leidraad in op samenwerking met lokale, regionale en nationale partners. Zo kunnen we onze internationale inzet een bredere betekenis geven.

De inzet van de provincie Noord-Holland in de Europese Unie is bepaald in de provinciale Europastrategie 2017-2021. In het najaar van 2021 stellen uw Staten een nieuwe Europastrategie vast. Activiteiten zoals Europese lobby en deelname aan Europese netwerken worden daarom niet via deze leidraad beoordeeld. Er wordt wel nadrukkelijk synergie

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

gezocht met de thema's en activiteiten die Noord-Holland in Europees verband uitvoert.

Tot slot
Met het vaststellen van deze leidraad zorgen we voor een duidelijk raamwerk om keuzes te maken wat kan leiden tot het beter benutten van potentiële kansen voor internationale samenwerking, kennisuitwisseling en een optimaal vestigingsklimaat. Wij zullen het gebruik en de functionaliteit van deze leidraad monitoren en evalueren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage - Leidraad voor internationale zaken

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4770
Extern Zaak ID	1101713
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	44
Omschrijving	Natuur: Openstellingsbesluit Natuur 2021 (C-agenda NLG 23-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	30 november 2020

Toelichting

Om de biodiversiteit te versterken subsidieert de provincie het natuurbeheer, agrarisch natuurbeheer, landschapsbeheer en omzetting van agrarische grond naar natuur. Hiervoor stelt de provincie jaarlijks de aanvraagperioden, de tarieven en de subsidieplafonds vast.

Provincie Noord-Holland

2020 *

PROVINCIAAL BLAD

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 10 november 2020, nr. <invullen nummer>, tot vaststelling van de subsidieplafonds, aanvraagperioden en de tarieven voor het begrotingsjaar 2021 ten behoeve van de Uitvoeringsregeling Natuur- en Landschapsbeheer Noord-Holland 2016-2021 (SVNL 2016-2021) en de Uitvoeringsregeling Kwaliteitsimpuls Natuur en Landschap Noord-Holland (SKNL).

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 1.2 van de Uitvoeringsregeling Natuur- en Landschapsbeheer Noord-Holland 2016-2021 en artikel 2 van de Uitvoeringsregeling Kwaliteitsimpuls Natuur en Landschap Noord-Holland;

Besluiten vast te stellen:

Openstellingsbesluit Natuur 2021 Provincie Noord-Holland

Hoofdstuk 1 Natuur- en landschapsbeheer binnen een natuurterrein (SVNL 2016-2021)

Paragraaf 1 Continuering natuur- en landschapsbeheer en nieuw beheer van areaal

Artikel 1 Doelgroep en activiteiten

1. Aan aanvragers als bedoeld in artikel 2.1 van de SVNL 2016-2021 kan voor het jaar 2021 subsidie worden verstrekt voor:
   a. de continuering van het beheer van natuur- en landschapsbeheertypen;
   b. nieuw beheer van areaal binnen een natuurterrein.
2. Subsidie voor continuering van het beheer van natuur- en landschapsbeheertypen als bedoeld in het eerste lid, onder a, wordt alleen verstrekt indien daarvoor ofwel:

a. door of namens Gedeputeerde Staten reeds subsidie is verstrekt op basis van de SVNL 2016-2021, waarvan de looptijd eindigt op 31 december 2020, of;
b. door of namens Gedeputeerde Staten of de Provincie reeds een subsidie of vergoeding is verstrekt voor inrichting, verwerving of functieverandering.

Artikel 2 Subsidiabele activiteiten

Uitsluitend de volgende activiteiten komen voor subsidie als bedoeld in artikel 1 van dit besluit in aanmerking:

a. het beheer van een natuurterrein ten behoeve van de natuurbeheertypen zoals aangegeven in het natuurbeheerplan;
b. het beheer van een natuurterrein ten behoeve van de landschapsbeheertypen met de met de aanduiding L01.01, L01.07, L01.09, L02.01 en L02.03 zoals aangegeven in het natuurbeheerplan;
c. de inzet van gescheperde schaapskuddes op een natuurterrein;

d. monitoring, indien de subsidieaanvrager over een certificaat, als bedoeld in artikel 1.1 onder e SVNL 2016-2021, beschikt;
e. het recreatief toegankelijk maken en houden van een natuurterrein en het houden van toezicht op een natuurterrein;
f. het beheer van natuur- en landschapsbeheertypen op een natuurterrein dat alleen varend kan worden bereikt.

Artikel 3 Subsidieplafond
Het subsidieplafond voor subsidies als bedoeld in artikel 2 bedraagt € 300.000,- per jaar, voor de totale periode € 1.800.000,-

Paragraaf 2 Aanvraagperiode en loket voor indiening

Artikel 4 Aanvraagperiode
Aanvragen voor subsidies kunnen in de periode van 20 november 2020 tot en met 31 december 2020 worden ingediend bij de Provincie Noord-Holland, sector BEL/GROEN, Postbus 3007, 2001 DA te Haarlem.

Hoofdstuk 2 Kwaliteitsimpuls Natuur en Landschap

Paragraaf 1 Investeringssubsidie

Artikel 5 Subsidiabele activiteiten
Subsidie als bedoeld in artikel 8 SKNL kan worden verstrekt voor de percelen, die zijn aangegeven op de ambitiekaart van het vigerende Natuurbeheerplan.

Artikel 6 Subsidiabele kosten
Voor subsidie als bedoeld in artikel 8 SKNL komen de volgende kosten voor subsidie in aanmerking:
a. kosten voor realisatie van natuurbeheertypen op grond die functieverandering heeft ondergaan;
b. kosten voor de verhoging van de natuurkwaliteit van een bestaand natuurbeheertype (kwaliteitsimpuls);
c. kosten voor omzetting naar een ander natuurbeheertype, als aangegeven op de ambitiekaart;

Artikel 7 Subsidieplafond
Het subsidieplafond voor subsidies als bedoeld in artikel 8 SKNL bedraagt per onderdeel:

a. artikel 8 lid 1 onder a SKNL (inrichting na functieverandering): € 1.200.000,-;

b. artikel 8 lid 1 onder b SKNL (kwaliteitsimpuls bestaand natuurbeheertype): € 450.000,-;

c. artikel 8 lid 1 onder c SKNL (omzetting naar ambitietype): € 450.000,-.

Paragraaf 2 Subsidie functieverandering

Artikel 8 Subsidiabele activiteiten

Subsidie als bedoeld in artikel 15 SKNL kan worden verstrekt voor de percelen, die zijn aangegeven op de ambitiekaart van het vigerende Natuurbeheerplan.

Artikel 9 Subsidiabele kosten

Voor subsidie als bedoeld in artikel 15 SKNL komt uitsluitend in aanmerking de waardedaling ten gevolge van de omzetting van landbouwgrond in natuurterrein, zoals aangegeven in het vigerende Natuurbeheerplan;

Artikel 10 Subsidieplafond

Het subsidieplafond voor subsidies als bedoeld in artikel 8 van dit besluit bedraagt € 2.000.000,-.

Artikel 11 Kwalitatieve verplichting

De overeenkomst, bedoeld in artikel 19, eerste lid SKNL, wordt opgesteld aan de hand van de op het provinciale subsidieloket opgenomen modelovereenkomst.

Paragraaf 3 Aanvraagperiode en loket voor indiening

Artikel 12 Aanvraagperiode

Aanvragen voor subsidies kunnen in de periode vanaf 1 januari 2021 tot en met 31 oktober 2021 ingediend worden bij de provincie Noord-Holland, sector CZ/SI Postbus 3007, 2001 DA te Haarlem.

Hoofdstuk 3 Tarieven

Artikel 13 Tarieven begrotingsjaar 2021

1. De jaarvergoeding voor de landschapsbeheertypen binnen een natuurterrein als bedoeld in bijlage 1 van de SVNL 2016-2021 is opgenomen in bijlage 1 behorende bij dit besluit.
2. De jaarvergoeding voor de natuurbeheertypen als bedoeld in bijlage 2 van de SVNL 2016-2021 is opgenomen in bijlage 1 behorende bij dit besluit.
3. De jaarvergoeding voor de toeslagen als bedoeld in artikel 2.5, eerste lid, van de SVNL 2016-2021 is opgenomen in bijlage 1 behorende bij dit besluit.

4. De maximale subsidie voor kwaliteitsverbetering zoals bedoeld in artikel 13 SKNL , onder b en c wordt op grond van artikel 14 van de SKNL bepaald op maximaal € 15.000,- per hectare.
5. Het percentage voor dit begrotingsjaar als bedoeld in artikel 44, vierde lid, van de Subsidieregeling natuurbeheer 2000, zoals die luidde tot 1 oktober 2004, waarmee de subsidie functieverandering voor de subsidies die zijn verleend op grond van aanvragen voor de begrotingsjaren 2000 tot en met 2006 wordt verhoogd, bedraagt 2,63 %.
6. De opslag voor de prijsstijging zoals bedoeld in artikel 1.1, onderdeel w van de SVNL 2016-2021, waarmee de tarieven in bijlage 1 worden verhoogd, bedraagt 3,24%.

Hoofdstuk 4 Voorbehouden

Artikel 14 Subsidiabele natuurterreinen
De subsidies als opgenomen in dit besluit worden uitsluitend verstrekt voor zover het perceel of terrein als subsidiabel is aangemerkt in het vigerende natuurbeheerplan.

Artikel 15 Voorbehoud goedkeuring Europese Commissie en Minister van LNV
De subsidies als opgenomen in dit besluit worden uitsluitend verleend voor die onderdelen die ook door de Europese Commissie en de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit zijn of worden goedgekeurd.

Hoofdstuk 5 Slotbepalingen

Artikel 16 Inwerkingtreding
Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin dit besluit wordt geplaatst.

Artikel 17 Citeertitel
Dit besluit wordt aangehaald als: Openstellingsbesluit Natuur Noord-Holland 2021.

Haarlem,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.Th.H. van Dijk, voorzitter.

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris.

Natuurtype Nr	Beheertype Nr	beheertype	**Subsidietarief 2020**	**Subsidietarief 2021**
L01	01	Poel en klein historisch water (per stuk)	€ 133,52	€ 134,39
L01	02	Houtwal en houtsingel (per ha)	€ 3.154,28	€ 3.201,26
L01	03	Elzensingel (per 100 m)	€ 99,84	€ 101,19
L01	05	Knip- en scheerheg (per 100 m)	€ 232,97	€ 231,64
L01	06	Struweelhaag (per 100 m)	€ 264,31	€ 288,98
L01	07	Laan (per rij per 100 m)	€ 271,70	€ 276,38
L01	08	Knotboom (per stuk)	€ 11,62	€ 11,78
L01	09	Hoogstamboomgaard (per ha)	€ 1.771,56	€ 1.794,02
L01	16	Bossingel (per ha)	€ 1.603,52	€ 1.629,92
L02	01	Fortterrein	€ 745,22	€ 770,20
L02	02	Historisch bouwwerk en erf (prijs hectare)	€ 34,96	€ 35,60
L02	03	Historische tuin	€ 4.542,39	€ 4.673,60
L03	01	Aardwerk en groeve	€ 839,67	€ 872,17
N01	01	Zee en wad	€ 0,37	€ 0,39
N01	02	Duin- en kwelderlandschap	€ 60,34	€ 62,50
N01	03	Rivier- en moeraslandschap	€ 101,17	€ 104,53
N01	04	Zand- en kalklandschap	€ 75,61	€ 77,28
N02	01	Rivier	€ 3,94	€ 3,98
N03	01	Beek en bron	€ 78,24	€ 79,20
N04	01	Kranswierwater	€ 44,38	€ 45,65
N04	02	Zoete plas	€ 44,70	€ 45,98
N04	03	Brak water	€ 55,69	€ 57,41
N04	04	Afgesloten zeearm	€ 0,37	€ 0,39
N05	01	Moeras [OUD]	€ 386,16	€ 401,47
N05	02	Gemaaid rietland (met ingebruikgeving)	€ 500,48	€ 519,20
N05	03	Veenmoeras [NIEUW]	€ 496,96	€ 511,48
N05	04	Dynamisch moeras [NIEUW]	€ 355,18	€ 366,37
N06	01	Veenmosrietland en moerasheide	€ 896,83	€ 1.056,77
N06	02	Trilveen	€ 2.005,50	€ 2.082,26
N06	03	Hoogveen	€ 154,65	€ 157,07
N06	04	Vochtige heide	€ 237,78	€ 241,75
N06	05	Zwakgebufferd ven	€ 57,34	€ 58,38
N06	06	Zuur ven of hoogveenven	€ 74,85	€ 76,81
N07	01	Droge heide	€ 158,16	€ 161,32
N07	02	Zandverstuiving	€ 96,70	€ 98,15
N08	01	Strand en embryonaal duin	€ 8,72	€ 8,75
N08	02	Open duin	€ 236,64	€ 239,70
N08	03	Vochtige duinvallei	€ 1.019,38	€ 1.095,10
N08	04	Duinheide	€ 183,48	€ 187,85
N09	01	Schor of kwelder	€ 113,23	€ 116,31
N10	01	Nat schraalland	€ 1.712,17	€ 1.782,70
N10	02	Vochtig hooiland	€ 1.007,00	€ 1.034,18
N11	01	Droog schraalland	€ 611,82	€ 642,02
N12	01	Bloemdijk	€ 1.697,72	€ 1.767,83
N12	02	Kruiden- en faunarijk grasland (met IGG)	€ 182,39	€ 191,72
N12	03	Glanshaverhooiland	€ 385,26	€ 389,16
N12	04	Zilt- en overstromingsgrasland	€ 450,88	€ 465,08
N12	05	Kruiden- en faunarijke akker [met IGG]	€ 673,16	€ 639,65
N12	06	Ruigteveld	€ 88,02	€ 89,42
N13	01	Vochtig weidevogelgrasland (met IGG)	€ 554,64	€ 578,67
N13	02	Wintergastenweide (met IGG)	€ 23,38	€ 23,06
N14	01	Rivier- en beekbegeleidend bos	€ 34,61	€ 35,20
N14	02	Hoog- en laagveenbos	€ 17,51	€ 17,64
N14	03	Haagbeuken- en essenbos	€ 53,76	€ 54,14
N15	01	Duinbos	€ 59,28	€ 60,21
N15	02	Dennen-, eiken- en beukenbos	€ 93,55	€ 95,16
N16	03	Droog bos met productie (nieuw)	€ 29,86	€ 27,26
N16	04	Vochtig bos met productie (nieuw)	€ 53,00	€ 48,33
N17	02	Droog hakhout	€ 417,76	€ 425,06
N17	03	Park- en stinzenbos	€ 259,00	€ 266,16
N17	04	Eendenkooi	€ 2.260,36	€ 2.298,73

N17	05	Wilgengriend	€ 3.400,22	€ 3.440,60
N17	06	Vochtig en hellinghakhout	€ 590,66	€ 599,36

Toeslagen

		Openstellingsbijdrage: voorzieningenbijdrage	€ 38,31	€ 38,99
		Openstellingsbijdrage: toezichtsbijdrage	€ 17,39	€ 17,93
		toeslag gescheperde kuddes hoog	€ 462,53	€ 471,66
		toeslag gescheperde kuddes laag	€ 284,06	€ 292,23
		toeslag vaarland	€ 521,15	€ 528,79

Monitoring

N01	02	Duin- en kwelderlandschap	€ 17,00	€ 17,44
N01	03	Rivier- en moeraslandschap	€ 10,30	€ 10,57
N01	04	Zand- en kalklandschap	€ 9,26	€ 9,50
N05	01	Moeras [OUD]	€ 24,06	
N05	02	Gemaaid rietland	€ 12,81	€ 13,15
N05	03	Veenmoeras [NIEUW]		€ 24,69
N05	04	Dynamich moeras [NIEUW]		€ 24,69
N06	01	Veenmosrietland en moerasheide	€ 26,79	€ 27,49
N06	02	Trilveen	€ 22,99	€ 23,59
N06	03	Hoogveen	€ 31,06	€ 31,88
N06	04	Vochtige heide	€ 15,99	€ 16,41
N06	05	Zwakgebufferd ven	€ 99,58	€ 102,19
N06	06	Zuur ven of hoogveenven	€ 99,47	€ 102,09
N07	01	Droge heide	€ 14,73	€ 15,11
N07	02	Zandverstuiving	€ 14,73	€ 15,11
N08	01	Strand en embryonaal duin	€ 8,10	€ 8,31
N08	02	Open duin	€ 21,31	€ 21,87
N08	03	Vochtige duinvallei	€ 27,26	€ 27,98
N08	04	Duinheide	€ 14,73	€ 15,11
N09	01	Schor of kwelder	€ 19,01	€ 19,51
N10	01	Nat schraalland	€ 30,96	€ 31,77
N10	02	Vochtig hooiland	€ 22,47	€ 23,06
N11	01	Droog schraalland	€ 18,41	€ 18,89
N12	01	Bloemdijk	€ 16,40	€ 16,83
N12	02	Kruiden- en faunarijk grasland	€ 5,17	€ 5,31
N12	03	Glanshaverhooiland	€ 17,03	€ 17,48
N12	04	Zilt- en overstromingsgrasland	€ 19,01	€ 19,51
N12	05	Kruiden- en faunarijke akker	€ 9,24	€ 9,48
N12	06	Ruigteveld	€ 5,22	€ 5,35
N13	01	Vochtig weidevogelgrasland	€ 8,33	€ 8,55
N14	01	Rivier- en beekbegeleidend bos	€ 19,65	€ 20,17
N14	02	Hoog- en laagveenbos	€ 10,52	€ 10,79
N14	03	Haagbeuken- en essenbos	€ 17,74	€ 18,21
N15	01	Duinbos	€ 7,68	€ 7,88
N15	02	Dennen-, eiken- en beukenbos	€ 7,68	€ 7,88
N16	03	Droog bos met productie	€ 5,15	€ 5,28
N16	04	Vochtig bos met productie	€ 5,15	€ 5,28
N17	02	Droog hakhout	€ 3,12	€ 3,21
N17	03	Park- en stinzenbos	€ 3,12	€ 3,21
N17	05	Wilgengriend	€ 14,52	€ 14,90
N17	06	Vochtig en hellinghakhout	€ 14,52	€ 14,90

Opslag indexering subsidie in beschikking	**2020**	**2021**
In openstellingsbesluit	3,20%	3,24%

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. C.J.M. Krantz-Witteman
BEL/GRN

Telefoonnummer +31235144380
wittemanc@noord-holland.nl

Verzenddatum
12 NOV. 2020

Kenmerk
1101713/ 1502269

Uw kenmerk

Betreft: Openstellingsbesluit Natuur 2021

Geachte leden,

Wij informeren u bij dezen dat wij op 10 november jl. ons 'Openstellingsbesluit Natuur 2021' hebben genomen, onder voorbehoud van vaststelling van het Programma Natuurontwikkeling 2021-2025 en de begroting 2021 door uw Staten.

De provincie beschermt en versterkt de biodiversiteit van Noord Holland. Dat doen wij onder andere door het jaarlijks beschikbaar stellen van subsidie voor het natuurbeheer, agrarisch natuurbeheer, landschapsbeheer en omzetting van agrarische grond naar natuur. Door het openstellen van verschillende subsidieonderdelen opgenomen in het Stelsel Natuur en Landschap (SNL) wordt het mogelijk voor terreinbeheerders, particuliere grondeigenaren en agrarische collectieven om subsidie aan te vragen.

In dit openstellingsbesluit stellen wij de aanvraagperioden, de tarieven en de subsidieplafonds vast, voor:
- Uitvoeringsregeling Natuur- en Landschapsbeheer Noord-Holland (SVNL 2016-2021)
- Uitvoeringsregeling Kwaliteitsimpuls Natuur en Landschap (SKNL).

Het openstellingsbesluit voor het onderdeel agrarisch natuur- en waterbeheer (SVNL) is vooruitlopend op 15 september 2020 door ons vastgesteld.

SVNL 2016-2021, natuurbeheer
Voor continuering en uitbreiding van natuur- en landschapsbeheer in het Natuurnetwerk Nederland (NNN) wordt in totaal € 1.800.000,- opengesteld, voor de periode 2021-2026. Subsidie kan worden aangevraagd voor natuurbeheer en voor beheer van lanen, poelen en kleine historische wateren, historische tuinen, hoogstamfruitboomgaarden en fortterreinen (landschapselementen). Beschikkingen worden afgegeven voor een beheerperiode van zes jaar. Na zes jaar kunnen beheerders nieuwe aanvragen indienen voor het continueren van natuur- en landschapsbeheer. Het plafond is bepaald op basis van de in 2021 verwachte aanvragen voor beheer van nieuw ingerichte natuur en voor continueren van natuur- en landschapsbeheer.

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

SKNL
De provincie subsidieert via de SKNL de ontwikkeling van nieuwe natuur door functieverandering van agrarische grond in natuur en kwaliteitsverbetering van bestaande natuur. Hiervoor stellen wij de volgende subsidieplafonds open:
a. functieverandering van agrarische grond in natuur: € 2.000.000,-
b. inrichting na de functieverandering: € 1.200.000,-
c. een kwaliteitsimpuls van een bestaand beheertype: € 450.000,-
d. omzetting naar een ambitietype: € 450.000,-.
De plafonds zijn bepaald op basis van de in 2021verwachte aanvragen voor functieverandering van agrarische grond naar natuurgrond, inrichting na functieverandering, kwaliteitsverbetering binnen het aanwezige beheertype en omzetting van het aanwezige beheertype in het beoogde ambitietype. De SKNL-uitvoeringsregeling wordt opengesteld van 1 januari 2021 tot en met 31oktober 2021.

Beleidsmatige kaders
Dit besluit past binnen de beleidsmatige kaders die zijn verwoord in het coalitieakkoord en het Programma Natuurontwikkeling 2021-2025, waar het Natuurbeheerplan deel van uitmaakt. Met dit besluit garanderen wij de continuering en beperkte uitbreiding van het natuur- en landschapsbeheer, passend binnen onze doelstellingen. Daarnaast stellen wij middelen beschikbaar voor realisatie van natuur en kwaliteitsverbetering ten behoeve van het afronden van het Natuurnetwerk Nederland.

Vervolg
Het besluit wordt gepubliceerd in het Provinciaal Blad. De betrokken beheerders worden tevens via de gebruikelijke kanalen geïnformeerd. Op de provinciale website plaatsen wij een bericht.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage Openstellingsbesluit plus tarievenbijlage

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4769
Extern Zaak ID	1101713
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	45
Omschrijving	Natuur: Wijzigingsbesluit subsidieplafonds subsidie Kwaliteitsimpuls Natuur en Landschap (SKNL) (C-agenda NLG 23-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

De provincie werkt aan de aanleg van nieuwe natuurgebieden om het Natuurnetwerk Nederland te voltooien. Eén van de mogelijkheden hierbij is dat grondeigenaren subsidie krijgen om hun land om te vormen naar natuurgebied. Omdat er dit jaar veel aanvragen zijn voor deze regeling, hebben Gedeputeerde Staten besloten om het subsidieplafond te verhogen, zodat kan worden doorgewerkt aan de realisatie van het NNN.

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. C.J.M. Krantz-Witteman
BEL/GRN

Telefoonnummer +31235144380
wittemanc@noord-holland.nl

Verzenddatum
12 NOV. 2020

Kenmerk
1101713/ 1500581

Uw kenmerk

Betreft: wijzigingsbesluit subsidieplafonds SKNL 2020

Geachte leden,

Wij informeren u bij dezen dat wij op 10 november jl. ons 'wijzigingsbesluit subsidieplafonds SKNL 2020' hebben genomen.

SKNL
De provincie subsidieert via de Subsidie Kwaliteitsimpuls Natuur en Landschap (SKNL) de ontwikkeling van nieuwe natuur door functieverandering van agrarische grond in natuur en kwaliteitsverbetering van bestaande natuur. Het doel van de SKNL is om het Natuurnetwerk Nederland (NNN) verder te realiseren.

Dit jaar zijn er meer aanvragen voor subsidie binnengekomen dan vooraf geraamd. Dat is goed nieuws, want het betekent dat er veel animo is voor natuurrealisatie. Niet alle aanvragen voldoen gelijk aan de gestelde voorwaarden. Daarom is er in de zomer intensief overleg gevoerd met verschillende subsidieaanvragers. Dit heeft ertoe geleid dat we dit jaar nog voor bijna alle aanvragen kunnen overgaan tot het verlenen van de beschikking. Dit leidt er wel toe dat de subsidieplafonds die zijn ingesteld bij de openstelling per 1 januari 2020, ontoereikend zijn.

Met het beschikken van de subsidieaanvragen wordt op verschillende plekken in Noord-Holland ongeveer 70 hectaren van de NNN-opgave gerealiseerd. Door nu het plafond te verhogen kunnen deze projecten worden afgerond en wordt de NNN-restantopgave kleiner. In onder andere het Oostzanerveld, Zandpolder, polder Blaauwsel en de Groene

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

As zal werk in uitvoering gaan. Voor de totale reservering van het SKNL budget in het Programma Natuurontwikkeling over de jaren heen zal de ophoging geen effect hebben. We realiseren met deze ophoging een aantal NNN-hectaren eerder, dan was voorzien in de raming.

De subsidieplafonds 2020 worden als volgt aangepast:
- investeringssubsidie onderdeel a: **€ 2.600.000,-** (van €1.200.000,-)
- investeringssubsidie onderdeel c: **€ 600.000,-** (van €450.000,-)
- functieverandering: **€ 3.500.000,-** (van €2.000.000,-)

Financiële en beleidsmatige kaders

Dit besluit past binnen de financiële kaders: in de laatste begrotingswijziging 2020 is al rekening gehouden met een verhoging. De middelen voor het ophogen van de plafonds komen uit de reserve Groen. Ook past dit besluit binnen de beleidsmatige kaders die zijn verwoord in het coalitieakkoord en het Programma Natuurontwikkeling 2020-2024. Wij stellen hiermee voldoende middelen beschikbaar voor realisatie van natuur en kwaliteitsverbetering in het jaar 2020 ten behoeve van het afronden van het Natuurnetwerk Nederland.

Vervolg
Het besluit wordt gepubliceerd in het Provinciaal Blad. Op de provinciale website plaatsen wij een bericht. De indieners van subsidieaanvragen krijgen uiteraard een persoonlijk reactie op hun aanvraag.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

‘s-Graveland 15 November 2020

Betreft: Zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maken wij, Annemarie Meijer en Albert Kroon – Zuidereinde 74B – onze zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

1. Proces en Besluit

– Op 22 oktober 2020 heeft de Provincie besloten dat de Polder Kortenhoef een bijzonder Provinciaal Landschap is waar geen grootschalige woningbouw mag plaats vinden. Wij vinden dan ook dat de gemeente Wijdemeren zich daar aan moet confirmeren en de plannen daarop moet aanpassen.

2. Verkeer

– Het verkeersonderzoek is opgesteld in opdracht van de projectontwikkelaar en daardoor ons inziens niet onafhankelijk. De gemeente zou alleen hun mening kunnen vormen op basis van een onafhankelijk onderzoek.

– Als het plan in de huidige opzet doorgang krijgt, zal dit leiden tot verkeersoponthoud en onveilige situaties aan zowel de Emmaweg als het Zuidereinde.

– Door het verbreden van de Emmaweg, het kappen van de wilgen en het slaan van een damwand ,wordt het historisch karakter van de Emmaweg/‘s-Gravelandsevaart aangetast . Wij zitten met onze woning aan de vaart en dit zal uiteindelijk tot een vermindering van het woongenot en een waardedaling van de woning leiden.

3. Bouwproject en omgeving

– Het plan Zuidersingel fase 8 bevat flatgebouwen van 5 verdiepingen. Dit past ons inziens absoluut niet in deze omgeving met veel natuur en lage woningbouw.

Op basis van de bovenstaande argumenten hebben wij bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

’s-Graveland, 15 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn **zienswijze** kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan:

Het ontwerpbestemmingsplan is onzorgvuldig tot stand gekomen. De projectontwikkelaars maken tempo en proberen nog snel samen met het college onder de nieuwe regels, die vastgesteld worden door de provincie, uit te komen. De zorgvuldige besluitvorming over leefbaarheid, natuur en verkeersveiligheid en – overlast komt hierdoor in de knel. . Dit is in strijd met zorgvuldige voorbereiding AWB

Op 22 oktober jl. heeft Provinciale Staten van Noord-Holland de Provinciale Omgevingsverordening aangenomen. Daardoor wordt de Polder Kortenhoef een Bijzonder Provinciaal Landschap. Dit betekent dat geen grootschalige woningbouw meer mag plaatsvinden. De gemeente Wijdemeren wil het plan Zuidsingel fase 8 toch veiligstellen door versneld een ontwerpbestemmingsplan in procedure te brengen zodat het nog onder de oude regelgeving valt. **Hierdoor wijkt u af van de reguliere werkwijze is hiervoor terzijde geschoven en belangrijke stappen slaat de gemeente over.** Ik maak hiertegen bezwaar!
Dit brengt rechtsonzekerheid en rechtsongelijkheid mee voor de burgers.

Volksgezondheid / Plan Groenewoud
In de vorige raadsperiode is besloten dat Plan Groenewoud met 70 woningen voorrang zou krijgen omdat hiermee het afdekken van de vuilnisbelt gefinancierd zou worden. Van die voorrang is geen sprake meer en daarmee dreigt afstel van de sanering. De voormalig stortplaats Groenewoud vormt een groot probleem voor milieu en omgeving.

Het monumentale en historische karakter, monumentaal erfgoed

De dorpen ’s-Graveland en Kortenhoef kennen unieke ruimtelijke kwaliteiten. Een prachtige stukje natuur tussen drie grote steden, gekenmerkt door lintbebouwing en kleine kernen. Zowel de ’s-Gravelandsevaart (noordelijke deel Emmaweg) als ook de kruising bij de Smitsbrug vallen onder beschermd dorpsgezicht en worden zwaar geschaad in hun historisch structuur en karakter. Het monumentale en historische karakter van de Emmaweg (Noordelijk deel) wordt kapotgemaakt. De wilgen worden voor een groot deel omgehakt, de vaart wordt mogelijk deels gedempt en de Emmaweg wordt aanzienlijk verbreed zodat verkeer sneller uit de voeten kan. Op de noordelijke helft wordt de situatie voor fietsers en voetgangers onveiliger. Op de zuidelijke helft van de Emmaweg komen er geen extra voorzieningen en de situatie voor fietsers en voetgangers wordt onveiliger. VVN stelt in het rapport dat de beoogde verkeerssituatie ter hoogte van Smidsbrug onveilig is.

Het plan Zuidsingel fase 8 bevat (flat)gebouwen van maar liefs vijf verdiepingen hoog. In een dorp met bijna uitsluitend laagbouw dat omringd is door natuur is grootschalige hoogbouw een verschrikkelijk slecht idee en geen “gelijkwaardige aanvulling” voor ons dorpse karakter. Daar past dergelijke hoogbouw niet in.

Verkeer en veiligheid
Ik heb een dochter in de schoolgaande leeftijd. Het wordt er voor haar (en iedere andere fietser) met deze plannen niet veiliger op om te fietsen op de Emmaweg (zowel de noordelijke als zuidelijke helft)

In het plan wordt Zuidsingel fase 8 namelijk ontsloten via een uitrit/inrit naar de Emmaweg. Het rapport stelt dat de Emmaweg na aanpassingen ongeveer 4.000 verkeersbewegingen per etmaal kan verwerken. Dat is ruim een verdubbeling ten opzichte van de huidige situatie.
Dit kan geen verbetering van de verkeersveiligheid (met name het zuidelijke gedeelte) opleveren. Want dit wordt dan een weg van ca. 4 meter breed zonder fietspad en stoep. Grootschalig bouwen zonder dat de infrastructuur hiervoor geschikt is of geschikt kan worden gemaakt is voor de leefbaarheid en veiligheid altijd een slecht idee.

Ontbreken van goed openbaar vervoer
In de buurt van de geplande bouwlocatie is geen ov-knooppunt: het ontbreken van openbaar vervoer sluit niet aan bij het beoogde duurzaam stedenbouwkundig ontwerp.

Persoonlijke situatie
Door de toename van verkeer krijgen we op het zuidereinde meer geluidsoverlast maar ook extra uitstoot van uitlaatgassen Hierdoor wordt de gezondheid van mij en mijn gezien geschaad.
Ook verwacht ik dat mijn woning minder waard wordt door het toenemen van zowel geluidsoverlast als verkeersdrukte.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

Reigerlaan Kortenhoef, 15 November 20202

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

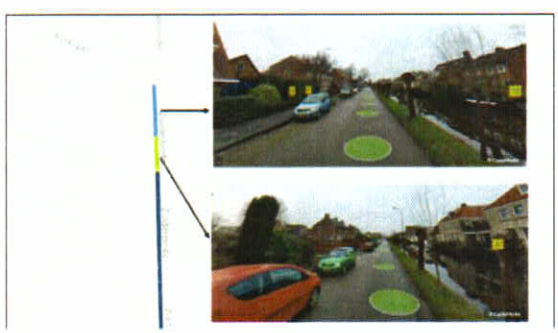
Punt 1In het plan wordt de Zuidsingel fase 8 ontsloten via de Emmaweg, deze weg is nu al een probleemweg omdat er veel fietsers en auto's rijden. De weg is alles behalve ingericht voor het gebruik als hoofdweg.

Punt 2 Het waterbeheer hier geheel aanpassen om dit wel realistische te maken zal het complete aangezicht van Kortenhoef drastische wijzigen wat niet de bedoeling kan zijn.

Punt 3 Niet alleen de bewoners maar ook tijdens de bouw zullen de wegen eromheen veel last en schade ervaren. Op de lange termijn zal er een openbaar vervoer verbinding moeten komen waar de straten eromheen nu niet op voorbereid zijn.

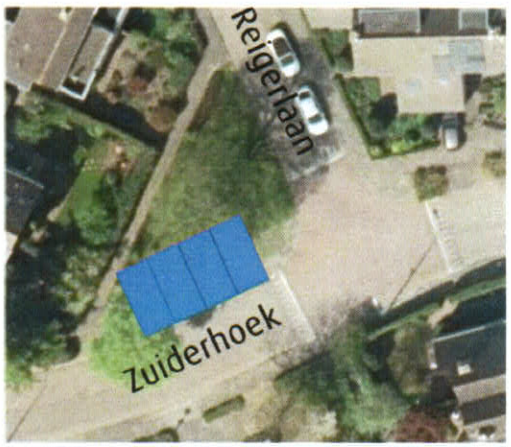
Punt 4 het Oppad is een pad waar zeer veel natuur omheen zit deze natuur is ook te vinden in de vele verschillende weilanden eromheen. Dit zal schade brengen aan het leefgebied van de ringslang en das die hier wonen. Het gebied is dan ook een Unesco gebied.

Punt 5 Parkeer plekken zijn nu al een kriem op de Zuidsingel daar waar in het onderstaande voorbeeld geel is aangegeven zouden de auto's moeten worden verwijderd van de weg. Ik ben van mening dat deze mensen nu al geen andere plek hebben om te parkeren en wat enkel zal resulteren in problemen in andere wijken die er juist nu niet zijn. Hiernaast moeten deze mensen honderden meters lopen om dan nog de auto te kunnen parkeren.



Punt 6 momenteel is er veel verkeer wat ook aan de zuidzijde van de Emmaweg richting de pas aangepaste Zuidereinde weg passeert. De brug is hier zo smal en de bocht zo scherp dat als het verkeer hier zou verdubbelen dit de verkeer veiligheid en veelal kinderen op een fiets alles behalve zal verbeteren.

Punt 7 Aanpassen groen vlak is nadelig omdat het doorkijk en veiligheid zal belemmeren. Hiernaast lijkt het me onverstandig om goede bomen weg te halen met de winst voor 2 parkeer plekken die niemand wil gebruiken omdat ze dan een heel eind van het eigen huis weg staan.



Figuur B3.1. Haakse parkeerplaatsen op plantsoen Zuiderhoek - Reigerlaan

Punt 8 Parkeer plekken maken in een op dit moment groen stadcentrum lijkt me de omgekeerde wereld.

We hebben allerlei acties om steden groener te maken en wij gaan juist groen weg halen voor enkele minimale extra parkeer plekken?





Figuur B3.3: Haakse parkeerplaatsen groenstrook Zuiderhoek

Punt8 Op de Reigerlaan hebben we al vele parkeer plaatsen voor onze bewoners, hier gis enoeg voor het momenteel wonende aantal bewoners. Meer groen opofferen voor extra parkeerplekken lijkt me dan ook compleet onnodig.



Figuur B3.5: Uitbreiding haakse parkeerplaatsen Reigerlaan

Punt 9 De groenstrook op de Reigerlaan is een strook die ervoor zorgt dat we geen racebaan krijgen van het centrum richting de Emmaweg. Dit is een wegversmalling om het verkeer af te remmen. Als bewoners van de Reigerlaan hebben we zeker niet extra parkeerplaatsen nodig. Waarom deze hier gegenereerd moeten worden is mij dan ook een compleet raadsel.



Figuur B3.6: Uitbreiding haakse parkeerplaatsen Reigerlaan

Punt 10 De smitsbrug is een dorpsgezicht dat je weet dat je als bewoner uit Kortenhoef weer thuis bent. Als dit op de schop gaat zoals nu wordt voorgesteld maak je het hele historische aangezicht kapot
De waterdoorgang hieronder is een belangrijke waterdoorgang voor de natuur.

Punt 11 De karakteristieke wilgen zijn misschien scheef en oud maar ze zijn wel onderdeel van de vaart langs de Emmaweg, deze zullen kapot gaan door het verkeer of tijdens de bouw of na de bouw omdat er zoveel meer verkeer aanwezig is.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Wouter Horst
15-11-20

Tevens namens,

J. Goels

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef 15-11-2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

HET BOUWPLAN :

Flatgebouwen van 5 verdiepingen hoog passen niet in de landelijk omgeving ter plekke. Er zijn daar uitsluitend woningen met 1 of 2 bouwlagen + zolder.

Gemeente Wijdemeren noemt een getal van 1000 woningzoekenden waarvoor gebouwd moet worden. Maar er zijn in Wijdemeren geen 1000 woningzoekenden.
Maar hoeveel plaatselijke woningzoekenden zullen daadwerkelijk in het bouwplan een woning krijgen? Ik heb daar geen hoge verwachtingen van. Om daarvoor het halve dorp voor te verbouwen qua wegen en kruispunt is niet efficiënt.
Het streven van de gemeente Wijdemeren om meer dan 25000 inwoners te krijgen lijkt veel meer het doel van de gemeente Wijdemeren te zijn dan om de woningzoekenden te bedienen.

DE PROCEDURE :

De nieuwe Provinciale Omgevings Verordening maakt het onmogelijk om in het gebied een woonwijk te bouwen.
Om die reden heeft gemeente Wijdemeren voor de ingangsdatum van die verordening snel een bestemmingsplan te inzage gelegd zodat die nog onder de oude regels zou vallen.
Maar ook onder de oude regels was al vastgesteld dat er in het gebied niet meer gebouwd zou kunnen worden.
Voormalig burgemeester Kozijn wist dat in 1987 al.
In de haast die men had, om voor de ingangsdatum van de nieuwe verordening het plan ter inzage te leggen, is er een normale commissie vergadering waar ook burgers kunnen inspreken overgeslagen.

DE PARTICIPATIE :

Er is een digitale bijeenkomst geweest die voor participatie moest doorgaan. Wat ik er van gehoord heb was dat dusdanig gebrekkig dat ik wel kan stellen dat er heel geen daadwerkelijke participatie heeft plaatsgevonden.

HET VERKEERSPLAN :

Randvoorwaarde van het bouwplan is dat er een oplossing wordt gevonden voor de aanzienlijk toename van het verkeer op de Emmaweg. Daarvoor heeft er een onderzoek plaatsgevonden. In dat onderzoek gebruikt men termen als "veel" en "de meeste". Dat is dus natte vingerwerk. Echte onderzoekers komen met cijfers en percentages enz.
Hebben fietsers die niet tot " de meeste" behoren geen recht op veiligheid?
Bij het verkeersplan dat men voorstelt is de nietsontziende drang om het bouwplan door te laten gaan het enige criterium. Verkeerslichten worden verwijdert. De Kerklaan/Smidsbrug/Leeuwenlaan worden een drukke voorrangsweg. Fietsers worden blootgesteld aan een levensgevaarlijke situatie.
Het plan is dan ook door VVN gekwalificeerd als "onveilig" en "onduidelijk"
Met de ervaring en specifieke kennis van de situatie ter plekke die ik als fietser heb kan ik stellen dat de huidige situatie volkomen veilig is. Daarbij speelt o.a. de ligging van het fietspad en de aanwezigheid van verkeerslichten een belangrijke rol.
Of het rechtmatig is om een veilige situatie te veranderen in een gevaarlijke vraag ik mij af, maar asociaal is het in ieder geval wel.

BESCHERMD DORPSGEZICHT :

's-Graveland heeft de status van beschermd dorpsgezicht. Het loopt vanaf de westelijke oever van de 's-Gravelandse Vaart tot aan de Oude Meentweg / Corverslaan. Tengevolge van die status mag dus ook de Leeuwenlaan niet aangetast worden. Het is een laan met bomen erlangs. De aanvankelijk geplande rotonde kan dus niet doorgaan. Ook de zg bypass van Zuidereinde naar Leeuwenlaan tast de structuur aan en geeft bovendien overlast voor de bewoners ter plekke. Ook dat kan niet doorgaan. Je kunt in een beschermd dorpsgezicht nu eenmaal geen extra wegen gaan aanleggen.
De 's-Gravelandsevaart dient in tact te blijven zo ook de natuurlijke westelijke oever want dat is een ecologisch geheel met de vaart.

TOT SLOT :

Het bouwplan en daarmee samen hangende verkeersplan is respectloos naar de veiligheid van fietsers, het beschermd dorpsgezicht, de natuur en de bewoners. Ook de aanzienlijke toename van verkeer in het toch al zo drukke dorp vind ik onaanvaardbaar. Ik vind daarom ook dat de plannen geen doorgang mogen vinden.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef, 12 november 2020

Onderwerp: zienswijze ontwerp-bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp-bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt. Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp-bestemmingsplan.

Procedure

1 - Het ontwerp-bestemmingsplan is niet democratisch tot stand gekomen. Een grootschalig woningbouwplan zoals dit heeft een grote impact op het dorp en zijn inwoners. Daarbij is betrokkenheid van omwonenden essentieel. De participatie is tot nu toe zeer beperkt gebleven. Daardoor is onduidelijk in hoeverre het beoogde woningbouwproject aansluit bij de wensen en ideeën van de bewoners van Kortenhoef. In de communicatie van de gemeente hierover lijkt er blind vanuit te worden gegaan dat alle Kortenhoevers zich in dit plan kunnen vinden. Dat lijkt mij zeer twijfelachtig!

2 - Daarnaast heb ik mij verbaasd over de wijze waarop is omgegaan met de (nieuwe) provinciale omgevingsverordening. De verantwoordelijke wethouder heeft het ontwerp-bestemmingsplan nog voor de ingangsdatum van deze omgevingsverordening ingediend, omdat de gemeente Wijdemeren anders ‘op slot zou gaan’. Dit gaat geheel voorbij aan de inhoud en de geest van deze nieuwe verordening, waarin meer aandacht is voor de bescherming van waardevolle natuur – in mijn ogen terecht. Deze actie zet de provincie neer als ‘de vijand’, die de eigen beleidsruimte van de gemeente inperkt. De verantwoordelijke wethouder is blijkbaar niet op het idee gekomen dat de provincie met deze omgevingsverordening opkomt voor het belang van een aanzienlijk deel van de bevolking van Wijdemeren: het deel dat natuur, milieu en landschap een warm hart toedraagt. Dit kan ik niet anders dan onzorgvuldig noemen.

Natuur

3 - De bouwplannen zijn gesitueerd in een beschermd weidegebied met hoogwaardige natuur- en cultuurwetenschappelijke waarden. Dit weidegebied vormt een buffer met het deel van de polder Kortenhoef dat een waardevolle en kwetsbare status heeft (beschermd door Unesco). In het gebied komen dieren en planten van de zogenoemde ‘rode lijst’ voor, zoals de ringslang, de das en verschillende bijzondere soorten libellen. Bouwwerkzaamheden en bewoning zullen daar zeker invloed op hebben. Die invloed is niet onderzocht, wat in strijd is met een zorgvuldige voorbereiding conform de AWB.

Dorpskarakter
4 - Voor veel bewoners van Kortenhoef en ’s-Graveland is het dorpse, kleinschalige en landelijke karakter een van de sterkste troeven en een belangrijke reden om hier te wonen. Daarom moeten we voorzichtig zijn met bouwplannen die dat karakter aantasten. Te vrezen valt dat dit karakter ingrijpend wordt aangetast door de bouwplannen en met name door de verkeersafwikkeling die dit tot gevolg heeft. Met name de plannen om een rotonde of zelfs een ‘bypass’ te maken bij de kruising bij de Smidsbrug vormen een forse aantasting van een beeldbepalend deel van onze dorpen. Bovendien zijn de ’s-Gravelandse Vaart (t.h.v. noordelijk deel van de Emmaweg) en de kruising bij de Smidsbrug aangemerkt als beschermd dorpsgezicht. Dat valt moeilijk te rijmen met het ontwerp-bestemmingsplan van de gemeente.

Verkeer
5 – Behalve wat ik boven al heb aangegeven, is de ontsluiting van het bouwproject via de Emmaweg een bron van zorg. De Emmaweg is een smalle weg, ingesloten door de vaart en de bebouwing, die niet bedoeld is voor omvangrijke verkeersstromen. Nu is de doorgang vaak al problematisch, in het bijzonder tijdens de ochtend- en de avondspits. Volgens het rapport van de gemeente zal het aantal verkeersbewegingen (4.000 per etmaal) meer dan verdubbelen door de aanleg van de nieuwe woningen. Door de ligging tussen de vaart aan de ene kant en de woningen aan de andere kant zijn er geen mogelijkheden om de Emmaweg te verbreden. Een toename van het aantal verkeersbewegingen zal daarom leiden tot onveilige situaties, met name voor fietsers. Op de zuidelijke helft van de Emmaweg zijn geen voorzieningen voor fietsers en voetgangers gepland, wat de situatie nog onveiliger maakt. Tot slot, en dat vind ik zeer kwalijk: de gemeente schermt ten onrechte met goedkeuring van het verkeersplan door Veilig Verkeer Nederland. VVN is juist uiterst kritisch over het plan en de negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid!

Samenvattend ben ik van mening dat het ontwerp-bestemmingsplan onvoldoende onderbouwd is en vanuit een eenzijdige en partijdige visie is ontwikkeld, met weinig oog voor de belangen van een groot deel van de bewoners.

Daarom maak ik bezwaar tegen het ontwerp-bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef. Ik verzoek u dan ook met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp-bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt. Graag ontvang ik een ontvangstbevestiging.

Met vriendelijke groet,

Deze brief is tevens per email verstuurd naar: - griffier@wijdemeren.nl
- statengriffie@noord-holland.nl

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

Ankeveen, 8 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte leden van de raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

1) Onze gemeente en speciaal het gebied aan weerszijden van de 's-Gravelandsevaart waaronder ook het plan Zuidsingel fase 8 valt is een uniek gebied in de randstad met een zeldzame combinatie van historische- en natuurwaarden.
2) De Provincie heeft om wel gefundeerde redenen een nieuwe omgevingsverordening opgesteld. Deze omgevingsverordening richt zich op het 'hoe': hoe kom je tot een goede fysieke leefomgeving? De fysieke leefomgeving staat voor alles wat mensen zien, voelen en ruiken zoals gebouwen, wegen, parken, bossen, rivieren en een schone lucht. Hoe kan de Gemeente hierop tegen zijn en willens en wetens huizenbouw realiseren voor het intreden van de nieuwe verordening waarmee juist die fysieke leefomgeving op het spel gezet wordt voor duizenden inwoners.
3) Het plan druist in tegen essentiële waarden van onze gemeente:
    a. Hoogbouw hoort niet thuis in dit historische gebied
    b. De 's-Gravelandsevaart zelf en de daarlangs lopende Emmaweg zijn onderdelen van een beschermd dorpsgezicht en dienen niet slachtoffer te worden van een dergelijk misplaatst plan. Dus geen bomen weghalen en geen versmalling van de vaart.
    c. De nieuwbouw ligt tegenover een nationaal Top-Monument: Trompenburg. De zichtlijn naar het Westen van dit monument is tegen alle principes van zorgvuldig beleid t.a.v. de biotoop desondanks in een eerder stadium al bebouwd. Dit betreft een rij lage huizen. Het voornemen om het gebied daarachter vol te bouwen getuigt van een totaal gebrek aan inzicht in de waarde van de biotoop van een dergelijk monument.
    d. Het is onbegrijpelijk dat er in de buurt van Unesco Werelderfgoed überhaupt gedacht wordt aan het bouwen van huizen.

Op basis van de bovenstaande argumenten maken wij bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u met inachtneming van onze zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Wij nemen aan dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Prof.(Em) Dr. E.L. Greve
Dr. H.C. Greve-Geijssen
Landgoed Buitenplaats Berg en Vaart
Cannenburgerweg 17-19
1244 RE Ankeveen

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef, 14 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt'.
Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

De online participatie avond die georganiseerd werd door de projectontwikkelaar met als doel dat de omwonenden hun bezwaren en zorgen kenbaar konden maken tegenover de projectontwikkelaar was zonder dialoog. Er werden door de projectontwikkelaars en de gemeente geen antwoorden gegeven op de vragen die de omwonenden via de chat functie konden stellen. Om maar een paar punten te noemen:

1. Het ontwerpbestemmingsplan is onzorgvuldig tot stand gekomen. De projectontwikkelaars maken tempo en proberen nog snel samen met het college onder de nieuwe regels, die vastgesteld worden door de provincie, uit te komen. Toen ter sprake kwam dat er nergens in Kortenhoef woningen van 3 tot 5 verdiepingen hoog zijn gebouwd was het antwoord van de projectontwikkelaar dat hij de omgeving nog niet kende, wat een zeer vreemde indruk maakte. Het hele plan past niet bij het karakter van het dorp.

2. Er werd gesproken over woningnood in Kortenhoef. Waar zijn de 1.000 woningzoekenden op gebaseerd? Is er bewijsmateriaal over deze behoefte beschikbaar? Volgens de projectontwikkelaar wordt het bouwplan in stappen uit gevoerd en hangt het tempo van het bouwen af van de belangstelling. Dit is tegenstrijdig met boven genoemd argument. Een bouwproject wat jarenlang duurt bewijst dat er geen woningnood is of dat de woningen verkocht worden.

3. Op de vraag of de gemeente ook naar andere bouwlocaties in Kortenhoef heeft gekeken kwam het antwoord: "de gemeente had al lange tijd plannen om te gaan bouwen in de polder". Dit is wederom geen zinnig antwoord op de vraag. Het overhaaste plan dat wordt gepresenteerd, is niet hetzelfde als het plan waarover al jaren wordt gediscussieerd. Bovendien betekent een plan dat vele jaren geleden is bedacht niet noodzakelijk is en dat het nog steeds geldig is. Het moet onder de huidige omstandigheden opnieuw worden bekeken. Er zijn in Kortenhoef voldoende locaties die veel minder afbreuk doen aan de natuur. Binnen de gemeente zijn er legio plekken die geschikt zijn voor zogenaamde inbreidingsplannen. Daar heeft het college geen enkel onderzoek naar gedaan en heeft geen integrale visie op Wonen en Leefbaarheid.

4. De huidige verkeersonderzoeken en oplossingen concentreren zich rond de Smidsbrug en behandelen niet de gehele verkeerssituatie op de Emmaweg en Noorder-/Zuidereinde. Noordereinde en Zuidereinde wordt meestal gebruikt voor doorrijdend verkeer van N201 naar N236 en naar Kortenhoef. Het verkeer richting Hilversum is minimaal behalve het verkeer dat uit Kortenhoef komt. Veel verkeer bestemt voor Kortenhoef van N201 maakt gebruik van de Zuidersluisbrug en Emmaweg. Emmaweg (over de hele lengte) is al erg druk iedere dag van de

week en creeert gevaarlijke situaties voor fietsers en voetgangers/wandelaars. Het beoogde Smidsbrug plan lost het probleem niet op maar maakt het nog erger. De huidige situatie op de Emmaweg is al erg alarmerend en heeft een oplossing nodig.

5. Het is nu al veel te druk en onveilig voor fietsers en voetgangers op de Emmaweg. Dit bouwproject gaat ongeveer 8 jaar duren en zal door het bouwverkeer veel lawaai, vervuiling en overlast veroorzaken en ontstaan er onveilige verkeerssituaties. Ook hier werd geen antwoord op gegeven, behalve dat er gezegd werd "er wordt onderzoek naar gedaan".

6. Er werd gezegd dat het bouwplan conform de geldende stikstof regels is. De feiten waarop dit gebaseerd is ontbreken. Dit hoort zwart op wit omschreven te zijn in een document.

7. Hoe onafhankelijk is het bodemonderzoekburo dat door de projectontwikkelaar is ingeschakeld? Hier kan mee gesjoemeld zijn. Het plan Groenwoud waarover al heel lang wordt gesproken was om de nieuwe wijk te bouwen op de locatie waar de vervuilde grond is nadat de vervuilde grond gesaneerd is. Dit plan is nu uitgesteld (geen zicht wanneer dit gaat gebeuren). De vervuilde grond blijft liggen met alle consequenties voor de gezondheid van de mensen (inclusief toekomstige bewoners die nog dichterbij de vervuilde grond komen te wonen wat ook een impact heeft op de fauna en flora van dit prachtige gebied.

8. Het plan heeft ook persoonlijk een negatief effect op mij als laatste bewoner op de Kalkakker 7. Ik heb de kavel, die oorspronkelijk bedoeld was voor een weg, gekocht vanwege het vrije uitzicht en een huis gebouwd met alle voorzieningen die ik nodig heb voor de toekomst aangezien de status van mijn gezondheid. Op dat moment was er geen sprake van bouwplannen achter mijn woning maar wel op het gebied waar de vervuilde grond ligt (waterwoningen en lage woningen). Wanneer dit uitzicht verdwijnt zal dit van invloed zijn op mijn welzijn en een enorme waardevermindering van mijn huis tot gevolg hebben. Er werd vaag geantwoord op compensatie regelingen.

9. In 1 van de bouwschetsen staat de hoogbouw (3-5 verdiepingen, ~ 16 m hoog) pal tegenover mijn woning (ongeveer 5-10 m van mijn achtertuin) wat voor mij onacceptabel is, mijn uitzicht op de natuur is weg en zal mijn achtertuin in de schaduw liggen.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef. Naar aanleiding van het bovenstaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Kostas Marinakis

Griffie Gemeente Wijdemeren. **Aan** Gemeenteraad van de Gemeente Wijdemeren

Postbus 190 1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef, vrijdag 13 november 2020

Waarde Leden van de Raad van de Gemeente Wijdemeren,

Hierbij dien ik op persoonlijke titel een **Zienswijze** in aangaande het voorgestelde ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Na jaren alle ontwikkelingen rond de Polder Kortenhoef Oostzijde (waarvan ik zelf sinds 1969 bewoner ben) nauwlettend gevolgd te hebben, deelgenoot van diverse klankbordgroepen te zijn geweest vanaf het prille begin van de Heroïsche plannen van diverse combinaties van belanghebbenden en financiers van De Verzoening tussen de smeulende Gifbelt en het veilig stellen van de Resterende Natuurwaarden van onderhavig gebied -eigenlijk liggen die roemruchte plannen nog steeds in diverse laatjes van diverse instanties, ook op het Gemeentehuis!!- blijf ik verbijsterd en vol ongeloof en onbegrip achter bij het bestuderen van de onderhavige planologische stukken.

Tot zover de ambtelijke verhullende taal die ik leerde bezigen tijdens het lezen van ál die professionele rapporten.

Mijn zienswijze is in gewone mensentaal samen te vatten in de volgende alinea's.

Dansen op de Vulkaan:

De Kortenhoefse Gifbelt valt onder de categorie 'zeer ernstig'. De Kortenhoefse Gifbelt lag oorspronkelijk redelijk geïsoleerd van de oude dorpsbebouwing.

Door gestage uitbreiding van wijk na wijk kwam ook de bewoning steeds dichter bij de levensgevaarlijke gifopslagplaats te liggen, waarop ogenschijnlijk vreedzaam het vee bleef grazen.

Collectief geheugen:

Het lijkt voorwaar wel of door de jeugdige overmoed van de huidige bestuurders het collectieve geheugen met betrekking tot de geschiedenis van de Kortenhoefse Gifbelt volledig gewist is.

Althans ik hoor er vanuit Gemeente en Provincie niemand meer over nu er overhaast bouwplannen dienen te worden geëffectueerd. Laatste Afvalzorg communiqué dateert van februari 2018.

Geschiedschrijving:

Wat mogen we ons gelukkig prijzen dat er stille getuigen zijn van een buitengewoon ongelukkige periode van ‘ horen, zien en zwijgen’: De Wijdemeerse Webkrant heeft een vrij volledig en uitputtend archief van alle aspecten van de gebeurtenissen waarover je indertijd maar je mond hield. Het ging om de vooruitgang in de economie, de industrie, de bouw……..

Http://www.wijdemeersewebkrant.nl/2009/jul09/090721-09.php

Om de gedachten te bepalen raad ik het bezoeken van deze onuitputtelijke bron van ‘Journalistieke geschiedschrijving op de straat’ onze nieuwe resp. jongere raadsleden sterk aan. Ook de ouderen onder ons worden met een opfris cursus beslist nog wijzer.

Woonwijken immuun?

In de oorspronkelijke Groenewoud-inspraakrondes werd de belangstellenden voorgeschoteld dat de toxische uitspoeling vanuit de gifbelt altijd Oost – West zou plaats vinden. Met andere woorden: als we niet tijdig in staat zijn (quod non) de Belt te neutraliseren dan loopt het gif vanzelf naar de Horstermeer en niet naar de Kortenhoefse woonwijken. Kwel vanuit het hoger gelegen Gooi loopt vanzelf onder de gifbron door naar het laagste punt in de omgeving. Dat staat allemaal nog maar te bezien. Over 50 jaar kan die stroom omgekeerd zijn. Verdroging van het Gooi en zeespiegelstijging vanuit het Westen geeft tegendruk op het grondwaterpeil. Waterbed-effect?

Alternatief !

Los van bovenstaande argumenten tegen het bouwen op of op de rand van een ‘chemische tijdbom’ gelden alle argumenten voor natuurbehoud van de bestaande gezonde delen van de Polder, het ‘Achter de Kerk’, het Oppad, kortom het uniek stukje Natura 2000. Tesamen een exclusief stuk oeroud natuurlandschap waar bebouwing verre van moet blijven. Er liggen erfdienstbaarheden die met voeten getreden dreigen te worden. En er is zo’n voor de hand liggend alternatief.

Inbreien is het toverwoord.

Als we het gebied omsloten door Koninginneweg, Hereweg, Kwakel en v. Beeklaan beschouwen als een soort trapezium vormig inpandig weiland van ruim 15 hectare, bestaande uit louter raaigras-hooiland, dan zouden daar de huidige onzalige bouwplannen langs de Emmaweg en Kalkakker / Moerendaal één-op-één kunnen worden gerealiseerd (sterker nog: het kan er mooier en ruimer en beter). Ook daar zullen concessies van omwonenden en weggebruikers gevraagd worden. Ook daar zal goed nagedacht moeten worden over de ‘ontsluiting’. Maar in iedere vergelijking met *bouwen op een vulkaan in een beschermd natuurgebied* zal de balans duidelijk in het ‘voordeel’ van de Kwakel doorslaan. Beter ‘inbreien’ in het Noorden dan uitbreiden naar het Zuiden.

En overigens ben ik van mening.

Dat alle argumenten die vele veel deskundiger belanghebbenden dan ik inbrengen met betrekking tot de massaliteit en hoogte van de bebouwing, de toename van het verkeer en de afname van de verkeersveiligheid evenzeer valide zijn om plannen in hun huidige vorm te heroverwegen. Ook heb ik zorgen over de zorgvuldigheid waarmee de diverse procedures in een politieke stroomversnelling worden gebracht ten koste democratisch en transparant handelen. De Provincie Noord Holland heeft hierin een kritische en controlerende functie.

Conclusie.

Ik maak sterk bezwaar tegen het 'ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef'. Het zou een onomkeerbare schade toebrengen aan de huidige, toch al zo kwetsbare natuurwaarden van onze Polder en een zware wissel trekken op de gezondheidsrisico's van toekomstige bewoners van nieuwbouw huizen op de rand van een *ongesaneerde* belt. Terwijl er zo'n aantrekkelijk alternatief zonder al deze nadelen voorhanden is. Het is niet voor niets dat ook de provincie Noord Holland onze omgeving wil beschermen d.m.v. het **B**ijzonder **P**rovinciaal **L**andschap en het vigerende **N**atuur **N**etwerk **N**ederland en last but not least het Europese het **Natura 2000** gebied,

Verzoek:

Ik verzoek u allen met nadruk bovenstaande argumenten nader te onderzoeken en met inachtneming van uw eigen weloverwogen conclusies het onderhavige ontwerp bestemmingsplan niet te laten passeren. Tevens verzoek ik u mij van alle verdere procedures op de hoogte te houden.

Met hoogachting jegens uw raad,

Cc: Statengriffie@noord-holland.nl

info@minderhinder.nl

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

’s-Graveland, 16 november 2020

Betreft: Bezwaar zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn **zienswijze** kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan:

Het ontwerpbestemmingsplan is onzorgvuldig tot stand gekomen. De projectontwikkelaars maken tempo en proberen nog snel samen met het college onder de nieuwe regels, die vastgesteld worden door de provincie, uit te komen. De zorgvuldige besluitvorming over leefbaarheid, natuur en verkeersveiligheid en – overlast komt hierdoor in de knel. . Dit is in strijd met zorgvuldige voorbereiding AWB

Op 22 oktober jl. heeft Provinciale Staten van Noord-Holland de Provinciale Omgevingsverordening aangenomen. Daardoor wordt de Polder Kortenhoef een Bijzonder Provinciaal Landschap. Dit betekent dat geen grootschalige woningbouw meer mag plaatsvinden. De gemeente Wijdemeren wil het plan Zuidsingel fase 8 toch veiligstellen door versneld een ontwerpbestemmingsplan in procedure te brengen zodat het nog onder de oude regelgeving valt. **Hierdoor wijkt u af van de reguliere werkwijze is hiervoor terzijde geschoven en belangrijke stappen slaat de gemeente over.** Ik maak hiertegen bezwaar!
Dit brengt rechtsonzekerheid en rechtsongelijkheid mee voor de burgers.

Volksgezondheid / Plan Groenewoud
In de vorige raadsperiode is besloten dat Plan Groenewoud met 70 woningen voorrang zou krijgen omdat hiermee het afdekken van de vuilnisbelt gefinancierd zou worden. Van die voorrang is geen sprake meer en daarmee dreigt afstel van de sanering. De voormalig stortplaats Groenewoud vormt een groot probleem voor milieu en omgeving.

Het monumentale en historische karakter, monumentaal erfgoed

De dorpen ’s-Graveland en Kortenhoef kennen unieke ruimtelijke kwaliteiten. Een prachtige stukje natuur tussen drie grote steden, gekenmerkt door lintbebouwing en kleine kernen. Zowel de ’s-Gravelandsevaart (noordelijke deel Emmaweg) als ook de kruising bij de Smitsbrug vallen onder beschermd dorpsgezicht en worden zwaar geschaad in hun historisch structuur en karakter. Het monumentale en historische karakter van de Emmaweg (Noordelijk deel) wordt kapotgemaakt. De wilgen worden voor een groot deel omgehakt, de vaart wordt mogelijk deels gedempt en de Emmaweg wordt aanzienlijk verbreed zodat verkeer sneller uit de voeten kan. Op de noordelijke helft wordt de situatie voor fietsers en voetgangers onveiliger. Op de zuidelijke helft van de Emmaweg komen er geen extra voorzieningen en de situatie voor fietsers en voetgangers wordt onveiliger. VVN stelt in het rapport dat de beoogde verkeerssituatie ter hoogte van Smidsbrug onveilig is.

Het plan Zuidsingel fase 8 bevat (flat)gebouwen van maar liefs vijf verdiepingen hoog. In een dorp met bijna uitsluitend laagbouw dat omringd is door natuur is grootschalige hoogbouw een verschrikkelijk slecht idee en geen “gelijkwaardige aanvulling” voor ons dorpse karakter. Daar past dergelijke hoogbouw niet in.

Verkeer en veiligheid
Ik heb een dochter in de schoolgaande leeftijd. Het wordt er voor haar (en iedere andere fietser) met deze plannen niet veiliger op om te fietsen op de Emmaweg (zowel de noordelijke als zuidelijke helft)

In het plan wordt Zuidsingel fase 8 namelijk ontsloten via een uitrit/inrit naar de Emmaweg. Het rapport stelt dat de Emmaweg na aanpassingen ongeveer 4.000 verkeersbewegingen per etmaal kan verwerken. Dat is ruim een verdubbeling ten opzichte van de huidige situatie.
Dit kan geen verbetering van de verkeersveiligheid (met name het zuidelijke gedeelte) opleveren. Want dit wordt dan een weg van ca. 4 meter breed zonder fietspad en stoep. Grootschalig bouwen zonder dat de infrastructuur hiervoor geschikt is of geschikt kan worden gemaakt is voor de leefbaarheid en veiligheid altijd een slecht idee.

Ontbreken van goed openbaar vervoer
In de buurt van de geplande bouwlocatie is geen ov-knooppunt: het ontbreken van openbaar vervoer sluit niet aan bij het beoogde duurzaam stedenbouwkundig ontwerp.

Persoonlijke situatie
Door de toename van verkeer krijgen we op het zuidereinde meer geluidsoverlast maar ook extra uitstoot van uitlaatgassen Hierdoor wordt de gezondheid van mij en mijn gezien geschaad.
Ook verwacht ik dat mijn woning minder waard wordt door het toenemen van zowel geluidsoverlast als verkeersdrukte.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Gemeenteraad Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef 14 november 2020

Betreft: Indienen zienswijze ontwerpbestemmingsplan-Zuidsingel-fase-8- te Kortenhoef

Geachte Gemeenteraad,

Hierbij maken wij onze zienswijze (4 pagina's) kenbaar over het ontwerpbestemmingsplan-Zuidsingel-fase-8.

1. **Het is een veel te groot en te hoog opgezet project, dat niet in dit polderlandschap past.**
    - Dit wordt o.a. aangetoond door, bij u bekende, artikelen 5a, 15, 19 en 22 van de Provinciale Ruimtelijke Visie (PRV) van de provincie Noord Holland waarmee het ontwerpbestemmingplan in strijd is. Het is ook in strijd met de Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) bepalingen van de recentelijk aangenomen Omgevingsverordening NH2020. Over een dergelijke stedelijke ontwikkeling dient er overeenstemming met provincie Noord Holland te zijn.
      Tegen deze hele gang van zaken maken wij ernstig bezwaar.

    - Verder wordt met dit ontwerpbestemmingsplan voorzien in een veronderstelde woningbehoefte die niet aansluit bij de behoefte van de op dit moment 1000 woningzoekenden van de Gemeente Wijdemeren. Daar is nooit onderzoek voor verricht noch dat er in enige vorm van overleg heeft plaats gevonden**.** Er is namelijk behoefte aan goedkope en betaalbare woningen voor jongeren, starters en senioren in de gemeente. Het door u aangeven getal van 250 woningen komt voort uit een zgn. regio-afspraak. Er zijn daardoor bij selectie van gegadigden ook geen voorrangsregels voor bewoners van Kortenhoef/Wijdemeren. Dat betekent dat slechts een klein deel voor deze bewoners beschikbaar komt. De goedkoopste prijs voor een woning van € 220.000,- is nu ook weer niet direct voor starters weggelegd.

    Vanwege bovengenoemde zaken maken wij ernstig bezwaar tegen het ontwerp van dit bestemmingsplan.

2. **Verkeersproblematiek nog niet opgelost.**
    Dit is onzes inziens een belangrijke voorwaarde en uitgangspunt voor dit ontwerpbestemmingsplan. Het is in onze ogen dan ook prematuur om verdere voorbereiding en besluitvorming te ondernemen, voordat dit voor het onderhavige en in onze ogen veel te groot woningbouwplan is opgelost en door betrokken overheden en instanties in geaccordeerde plannen is geregeld.
    De verkeersintensiteit van de 30km-Emmaweg zal voor deze 250 woningen

(geschat 2320 voertuigbewegingen/etmaal) enorm toenemen.
Terwijl ook het plan ‘Groenewoud’ ook nog moet worden uitgevoerd.
De 30 km-Emmaweg kan deze omvang van het verkeer nooit aan.
Voor het plan ‘Groenewoud’ (geschat 650 voertuigbewegingen/etmaal) is het nu al een probleem. Op dit moment verzuimt de Gemeente zelfs haar plicht als wegbeheerder van de 30km-Emmaweg om deze veilig voor voetgangers, fietsers en snel verkeer in te richten.
Tegen deze hele gang van zaken maken wij ernstig bezwaar.

De mogelijk noodzakelijke aanpassingen van de 30km-Emmaweg gaan ten koste van de karakteristieke knotwilgen langs de vaart. Het dorpse karakter wordt aangetast en er komt meer verkeershinder, waar het hele dorp last van heeft. Hiertegen maken wij ernstig bezwaar.

3. Gepland fietspad ter ontsluiting van de nieuw te bouwen woningen.

Er is nu een fietspad gepland met een T-kruising aansluiting op het voetpad tussen Moerendael en Kalkakker.

In 2015 heeft de gemeente Wijdemeren de bouw van een woonhuis op Kalkakker nr.7 mogelijk gemaakt.
Hierdoor is de oorspronkelijk opgehouden positie in de zuidelijke huizenrij van de Kalkakker als geplande ontsluitingsmogelijkheid van het Zuidsingel fase 8 project naar de Dopheigang en Zuidsingel verloren gegaan.
Door deze in onze ogen strategische fout van de gemeente Wijdemeren blijft een deel-ontsluiting van het Zuidsingel fase 8 woongebied voor fietsers via het gewraakte fietspad over.

Wij willen van deze strategische fout niet de dupe worden, want dat geeft ons de volgende bezwaren:.

Bezwaren in algemene zin
Het geplande fietspad levert in algemene zin de volgende bezwaren op;

- **Aantasting natuurwaarde**
  Dit fietspad gaat door beschermde NNN natuur als onderdeel van een polderland gebied met veel dieren en vogels en vervolgens over een speciaal aangelegd natuureiland tussen Kalkakker en Moerendael.
  Het natuureiland is de habitat van een groot aantal beschermde vogelsoorten en in de directe omgeving daarvan zijn door een vogelspotter/vogelaar 65 verschillende soorten vogels gezien.

  De bestaande delicate verbinding tussen Moerendael en Kalkakker wordt vaak door brommers en scooters gebruikt ondanks dat deze verbinding slechts is ingericht als een voetpad waarop fietsers worden gedoogd.
  Dat betekent dat deze gemotoriseerde voertuigen via de T-kruising en het fietspad door de NNN natuur kunnen gaan rijden.
  De natuurwaarde ter plekke wordt hierdoor blijvend aangetast.

Om deze aantasting van natuurwaarde maken wij een ernstig bezwaar tegen het op deze wijze realiseren van het fietspad, zoals dat in het ontwerpbestemmingsplan is voorzien.

- **Verlies van een harmonische overgang naar groengebieden.**
  Het natuureiland tussen Kalkakker en Moerendael, waarover het fietspad is gepland, is in 2003 na overleg en inspraak van de omwonenden van het Witte Water, Piramide, Kalkakker en Moerendael met de landschapsarchitect en de gemeente Wijdemeren aangelegd en vormt met het andere natuureiland een harmonische overgang van de zuidelijke bebouwing van de kern Kortenhoef naar de groengebieden van de zuidelijke open ruimte. Om deze redenen maken wij een ernstig bezwaar tegen het op deze wijze realiseren van het fietspad, zoals dat in het ontwerpbestemmingplan is voorzien.

- **Overlast.**
  a) <u>Hinder door verkeersoverlast.</u>
  Vanwege de ontsluiting van het woongebied Zuidsingel fase 8 via het voorziene fietspad geeft de toename van verkeer uit dit gebied op de T-kruising in de richting van de Moerendael meer verkeershinder.

  b) <u>Door een hangplek voor jongeren</u>.
  De T- kruising voor de aansluiting van het fietspad op de verbinding tussen Moerendael en Kalkakker vormt een perfecte hangplek voor jongeren. Dat geeft in de avond geluidsoverlast, misstanden door alcohol- en drugsgebruik en vervuiling door achtergelaten blik, flessen en verpakkingsmateriaal.
  Vanwege deze redenen maken wij een ernstig bezwaar tegen het op deze wijze realiseren van het fietspad.

- **Veiligheid**
  Door de lichtoverlast voor de bewoners van de Kalkakker is slechts geen of een verlichting met hele lage lichtwaarde mogelijk langs het fietspad. Hierdoor ontstaat er een veiligheidsrisico voor de aanliggende wijken. Subversieve elementen kunnen na het plegen van hun ongewenste activiteiten, zoals vernielingen, inbraken, drugshandel en vuurwerkoverlast, omgezien verdwijnen in de nacht.
  Er is in zo'n situatie ook geen sociale controle langs de route van het fietspad mogelijk en een dergelijk ingericht fietspad geeft ook aan de politie geen mogelijkheden voor surveillance.
  Deze inbreuk op onze veiligheid verontrust ons zeer en om deze reden maken wij ernstig bezwaar tegen het op deze wijze geplande fietspad.

Vanwege al deze bezwaren in **"algemene zin"** tekenen wij bezwaar aan tegen het op deze wijze realiseren van het fietspad, zoals dat in het ontwerpbestemmingplan is voorzien.

Op basis van alle bovenstaande gronden willen wij bezwaar aantekenen tegen het ontwerpbestemmingsplan-Zuidsingel-fase-8-te Kortenhoef en verzoeken wij u met inachtneming van onze zienswijze het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen.

Wij gaan er vanuit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,



Wim en Monique van Ravenswaay

Moerendael 23, 1241HT Kortenhoef

Deze zienswijze omvat 4 pagina’s.

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef, 5 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

(Argumenten, genummerd, met kopjes per onderwerp. Hierbij kunt u de nummering van het ontwerpbestemmingsplan aanhouden. Op die manier kunt u ook kiezen over welke onderwerpen u uw zienswijze wilt indienen. U hoeft echt niet over alle onderwerpen iets te schrijven. Kies bij voorkeur die onderwerpen die u belangrijk vindt, die bij uw persoonlijke situatie passen. Benoem waarom het plan niet kan leiden tot een goede leefomgeving of waarom het gebied niet gebruikt kan worden zoals het plan is bedoeld.)

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Bijlage: - evt. foto's *[houd zelf het origineel]*



Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4828
Extern Zaak ID	1363522
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	47
Omschrijving	Water: Brief ontwikkelingen PWN 2020 (C-agenda NLG 23-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	30 november 2020

Toelichting

GS stuurt brief aan PS over stand van zaken strategische ontwikkelingen PWN 2020.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
mw. S.Y. Langeveld
BEL/OMB

Telefoonnummer +31235144982
langevelds@noord-holland.nl

Verzenddatum

12 NOV. 2020

Kenmerk
1363522/1500762

Uw kenmerk

Betreft: Stand van zaken strategische ontwikkelingen PWN 2020

Geachte leden,

Op 17 februari j.l. hebben wij u geïnformeerd over het besluit dat in samenspraak met de Raad van Commissarissen (RvC) is genomen om de directeur van PWN te ontslaan. Middels deze brief brengen wij u op de hoogte van de actuele ontwikkelingen.

Governance PWN
Het ontslag van de voormalige directeur en de benoeming van de interim directeur is in goede samenwerking met de RvC en de ondernemingsraad van PWN verlopen. Aan de interim directeur is een opdracht verleend door de RvC over wat er binnen haar aanstellingstermijn van een jaar bij PWN bereikt moet worden. De aandeelhouder, gedeputeerde Loggen namens het college van GS, wordt periodiek op de hoogte gehouden omtrent de voortgang.

Onderdeel van deze opdracht is het op orde krijgen van de statuten van PWN en het instellen van een informatieprotocol vanuit PWN naar de aandeelhouder. Tijdens de rechtszaak is gebleken dat een dergelijk protocol houvast biedt om afspraken tussen directie (en daarmee ook de RvC) en aandeelhouder te waarborgen.

Dit najaar zal de profielschets voor een nieuw te benoemen directeur worden vastgesteld in de aandeelhoudersvergadering waarna eveneens voor deze functie geworven kan gaan worden.

De statutaire zittingstermijn van de president-commissaris van PWN is afgelopen zomer verstreken. In de heer B. Schneiders hebben we een waardige opvolger gevonden. In de nabije toekomst lopen eveneens

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

twee andere zittingstermijnen van commissarissen af. PWN is extern, conform de nota verbonden partijen, een wervingsactie begonnen.

Leveringszekerheid
Een ander belangrijk deel van de opdracht voor de interim-directeur is de leveringszekerheid op orde krijgen om ook in de toekomst een goede drinkwatervoorziening te garanderen. PWN heeft een middellange en lange termijn drinkwaterstrategie opgesteld. De provincie wordt hierbij nauw betrokken en PWN is bereid deze strategie ook te delen met de leden van Provinciale Staten, bijvoorbeeld door een werkbezoek aan Andijk of door middel van een technische briefing.

Wij gaan ervan uit u op deze wijze voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4883
Extern Zaak ID	1516510
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	48
Omschrijving	Wonen: Regionale Samenwerkingsafspraken Wonen Kop van Noord-Holland (C-agenda RWK 23-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

Conform de Provinciale Ruimtelijke Verordening en conform de Omgevingsverordening en Omgevingsregeling die naar verwachting op 16 november 2020 in werking treden dient een regio regionale afspraken over woningbouw te maken. In de Kop van Noord-Holland is gekozen voor een bestuurlijk convenant, waarin de regionale kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwafspraken en de werkwijze van de regio voor de beoordeling van nieuwe plannen zijn opgenomen. In het convenant staan afspraken tussen regiogemeenten onderling en tussen regiogemeenten en provincie. Gemeente Texel heeft een status aparte en de woningafspraken voor deze gemeente zijn in een aparte bijlage opgenomen. Hierna gaat de regio aan de slag met het woonakkoord.

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. A.H. Orlowski

BEL/RO

Telefoonnummer +31235143723

orlowskia@noord-holland.nl

Verzenddatum

12 NOV. 2020

Kenmerk

1516510/1516519

Uw kenmerk

Betreft: Regionale Samenwerkingsafspraken Woningbouw Kop van Noord-Holland 2020-2030

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) informeren wij u als volgt:

Inleiding

Conform de Provinciale Ruimtelijke Verordening en conform de Omgevingsverordening en Omgevingsregeling die op 22 oktober 2020 door uw Staten zijn vastgesteld en die naar verwachting op 16 november 2020 in werking treden, dient een regio regionale afspraken over woningbouw te maken. In de Kop van Noord-Holland is gekozen voor een bestuurlijk convenant, waarin de regionale kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwafspraken en de werkwijze van de regio voor de kwantitatieve en kwalitatieve beoordeling van nieuwe plannen zijn opgenomen.

In het convenant staan afspraken tussen regiogemeenten onderling en tussen regiogemeenten en provincie. Gemeente Texel heeft een status aparte en de woningafspraken voor deze gemeente zijn in een aparte bijlage opgenomen.

Ons college heeft op 10 november 2020 besloten:

1. Het convenant 'Regionale Samenwerkingsafspraken Woningbouw Kop van Noord-Holland 2020-2030' aan te gaan met de regiogemeenten Kop van Noord-Holland: Schagen, Den Helder, Hollands Kroon en Texel;

2. Portefeuillehouder Wonen te machtigen het convenant 'Regionale Samenwerkingsafspraken Woningbouw Kop van Noord-Holland 2020-2030' te tekenen;

3. Portefeuillehouder Wonen te machtigen om wijzigingen/ aanvullingen van niet ingrijpende aard in het convenant aan te brengen.

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

Tot slot willen wij u informeren dat de regio Kop van Noord-Holland en de provincie bezig zijn met de opstelling van het regionaal woonakkoord. De verwachting is dat deze in het eerste kwartaal van 2021 gereed is. Te zijner tijd zullen wij u hierover informeren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Convenant



Convenant:

Regionale samenwerkings-afspraken woningbouw van de Kop van Noord-Holland 2020-2030

- Kwalitatief woningbouwprogramma van de Kop (KwK) -

20 oktober 2020

Best M Ingenieursbureau

Gemaakt door: Myra van Munster

PARTIJEN

1) Burgemeester en Wethouders van de gemeente Den Helder, vertegenwoordigd door mevrouw H. Keur, wethouder, daartoe gemachtigd ingevolge hun besluit van 10 november 2020, verder te noemen "regiogemeente"

2) Burgemeester en Wethouders van de gemeente Hollands Kroon, vertegenwoordigd door de heer T.J.M. Groot, wethouder, daartoe gemachtigd ingevolge hun besluit van 10 november 2020, verder te noemen "de regiogemeente"

3) Burgemeester en Wethouders van de gemeente Schagen, vertegenwoordigd door, de heer J.C.J. Beemsterboer, wethouder, daartoe gemachtigd ingevolge hun besluit van 10 november 2020, verder te noemen "de regiogemeente"

   hierna gezamenlijk te noemen "de regiogemeenten"

4) Burgemeester en Wethouders van de gemeente Texel, vertegenwoordigd door mevrouw H. Huisman-Peelen, wethouder, daartoe gemachtigd ingevolge hun besluit van 10 november 2020, verder te noemen "Texel (*Status Aparte*)"

5) Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland, vertegenwoordigd door gedeputeerde Ruimtelijke ordening (inclusief wonen), de heer C. Loggen, daartoe gemachtigd ingevolge hun besluit van 10 november 2020, verder te noemen "de provincie"

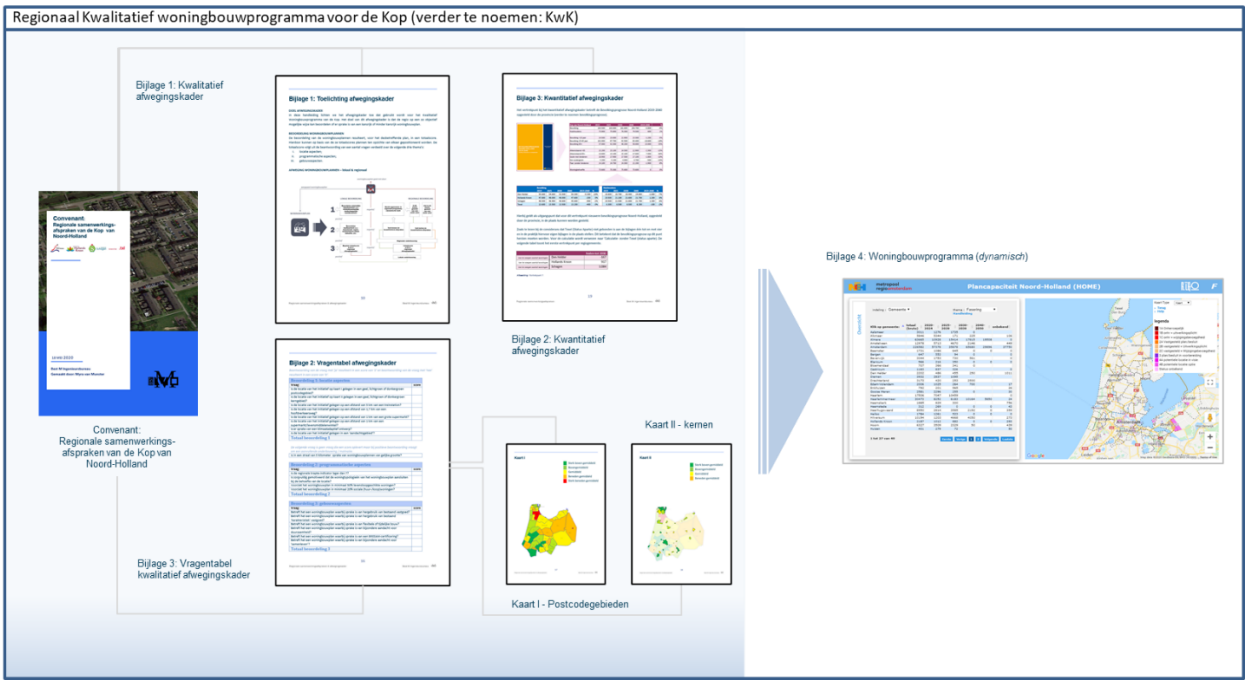
   hierna gezamenlijk te noemen "partijen"

komen als volgt overeen:

CONSIDERANS

- Met dit convenant beogen partijen een actieve regionale samenwerking woningbouw te continueren ten behoeve van een optimale ruimtelijke ontwikkeling van de woningvoorraad/-markt van de regio Kop van Noord-Holland. Hiervoor maken de partijen afspraken over de woningbouwplannen in programma('s) die aansluiten bij de vraag naar nieuwbouwwoningen en woningtypen in de regio Kop van Noord-Holland (verder te noemen de Kop).

- De partijen halen het totaal van de bijlagen bij dit convenant aan als Regionaal Kwalitatief woningbouwprogramma voor de Kop (verder te noemen: KwK/KwT).
    - Bijlage 1: Kwalitatief afwegingskader;
    - Bijlage 2: Vragentabel kwalitatief afwegingskader:
        - Kaart I – Postcodegebieden;
        - Kaart II – kernen;
    - Bijlage 3: Kwantitatief afwegingskader (*concept* [1]);
    - Bijlage 4: Woningbouwprogramma regiogemeenten (*uitvoerbaar in reële/actuele tijd en online/dynamisch)*;
    - Bijlage 5: Woningbouwprogramma Texel 2020 – 2030 (*dynamisch*), betreft een 'losse' bijlage.



[1] *Dit wordt nader uitgewerkt en geconcretiseerd in het nog op te stellen woonakkoord.*

- Partijen erkennen dat Texel (Status Aparte) niet gebonden is aan de bijlagen één tot en met vier en in de praktijk hiervoor bijlage 5 in de plaats stelt, behoudens het gestelde in bijlage 3 ten aanzien van het Regioakkoord en het nog op te stellen Woonakkoord.

- Partijen halen bijlage 1 tot en met 4 aan als Kwalitatief woningbouwprogramma voor de regiogemeenten (verder te noemen: KwK).

- Partijen halen bijlage 5 van Texel (Status Aparte) aan als Kwalitatief woningbouwprogramma voor Texel (verder te noemen: KwT).

- Partijen erkennen dat het KwK/KwT fungeert als het schriftelijke afsprakenkader zoals bedoeld in de Provinciale Ruimtelijke Verordening en de opvolger hiervan, de Omgevingsverordening NH2020.

- Partijen hebben kennisgenomen van de uitgangspunten van rijksbeleid en provinciaal beleid rond onder andere de Ladder voor Duurzame verstedelijking, de Omgevingsvisie NH2050, de Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025, de Provinciale Ruimtelijke Verordening en de (ontwerp) Omgevingsverordening NH2020. Dit beleid en deze regelgeving zijn onverkort van toepassing, ongeacht wat in het convenant hierover is afgesproken.

- Partijen hebben kennisgenomen van de provinciale Woonagenda 2020-2025 (vastgesteld door GS op 31 maart 2020). De Omgevingsvisie NH2050 vormt het kader, de Woonagenda 2020-2025 is een uitwerking daarvan en vormt de provinciale uitvoeringsagenda voor de komende vijf jaar. Tevens is het een bouwsteen voor de uitwerking van het werkprogramma duurzame verstedelijking en mobiliteit.

- Partijen hebben kennisgenomen van de volgende documenten:
  - De Woondeal Noord-Holland Noord;
  - Het Regioakkoord ‘De Kop groeit!;
  - De Omgevingsvisie Hollands Kroon;
  - Helders perspectief;
  - Coalitieprogramma’s/Coalitieakkoorden van Schagen, van Den Helder en van Hollands Kroon;
  - Actieplan wonen Texel.

  Tevens betreffen dit bouwstenen voor de afwegingskaders.

- Partijen erkennen dat een goed functionerende regionale woningmarkt belangrijk is en dat regionale afstemming over de nieuwbouwprogrammering in aantallen, de kwaliteiten van toekomstig te ontwikkelen woningen voor wat betreft locatie en woningtypen maar ook dat samenhang met de bestaande voorraad aan woningen in de regio hierom van groot belang is. Het is daarom belangrijk alleen woningen in de gemeenten toe te voegen die voldoen aan de kwantitatieve en/of kwalitatieve behoefte en aanvullend zijn ten opzichte van de bestaande voorraad.

- Partijen erkennen regionale samenwerking als middel om te komen tot optimale afstemming over de vraag naar nieuwbouwwoningen en de ontwikkeling van nieuwe woningbouwlocaties (aantallen, locaties, woningtypen) en afstemming over de bestaande voorraad van woningen.

- Partijen erkennen dat het college van Burgemeesters en Wethouders het bevoegd gezag is voor het nemen van de definitieve beslissing over de woningbouwprogrammering voor het KwK/KwT. Gemeenten zullen na vaststelling van het regioconvenant voor iedere locatie de geëigende financiële, juridische en planologische trajecten doorlopen. De gemeenteraden worden met een raadsinformatiebrief geïnformeerd over het vastgestelde KwK/KWT. Dit laat onverlet de bevoegdheid van de gemeenteraden voor het vaststellen van lokale woonvisies en bestemmingsplannen.

- De colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Hollands Kroon, Texel, Schagen en Den Helder hebben in deze een besluit genomen op 10 november 2020.

- Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland hebben in deze een besluit genomen op 10 november 2020.

AFSPRAKEN

1) Relatie Convenant en een regionaal woonakkoord

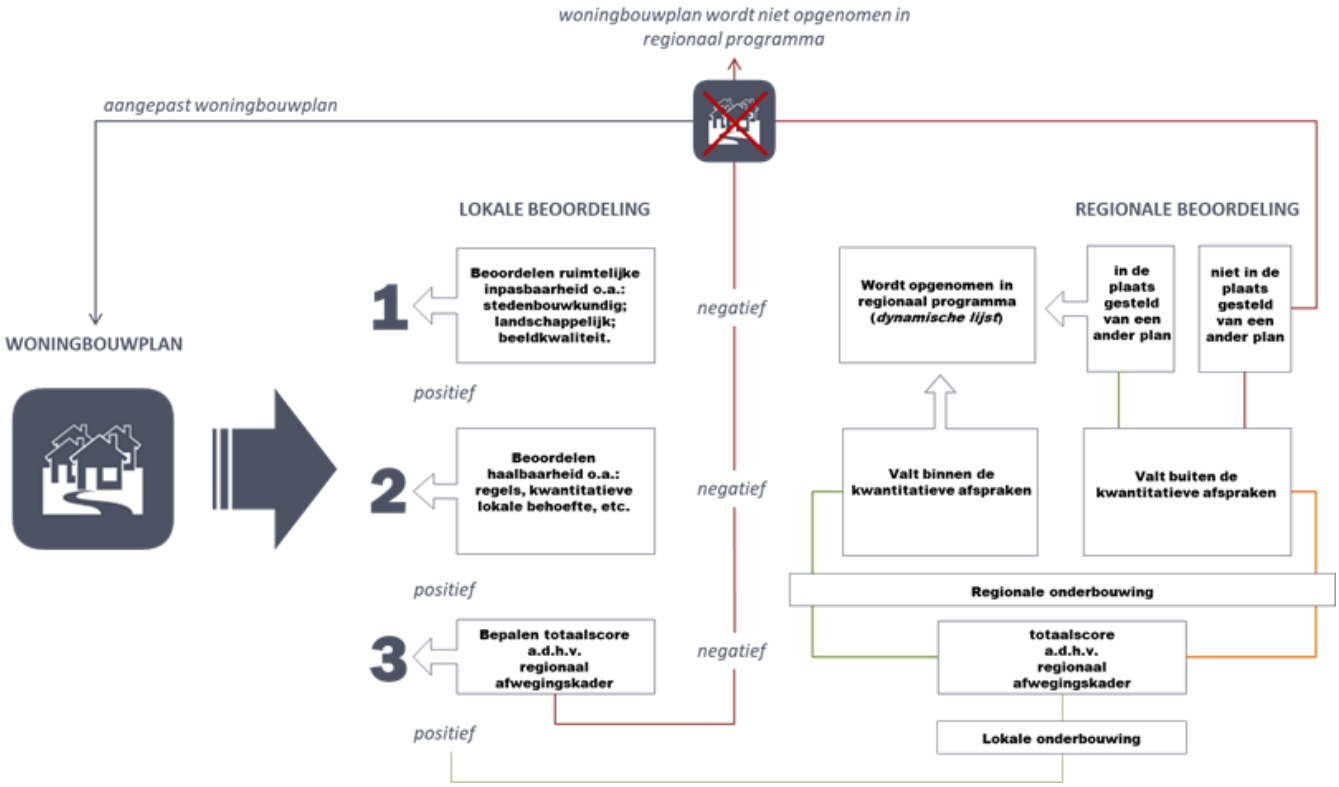
Conform de provinciale Woonagenda 2020-2025 worden maatwerkafspraken op het gebied van wonen in regionale woonakkoorden opgenomen. Deze regionale woonakkoorden worden tussen de gemeenten in de Kop en de provincie (in 2021) gesloten. De gemeenten in de Kop van Noord-Holland gaan een regionaal woonakkoord ontwikkelen. Dit convenant Regionale samenwerkingsafspraken woningbouw van de Kop van Noord-Holland 2020-2030 zal deel uitmaken van het regionaal woonakkoord. In dit woonakkoord worden aanvullende afspraken gemaakt, zoals: ambities, (mogelijke) buitenstedelijke locaties en projecten.

2) Nieuwbouwprogrammering tot 2030 | regionaal programma

Regiogemeenten hanteren een dynamische uitwerking van de te ontwikkelen woningplannen (*regionaal programma*). De grondslagen voor deze dynamische uitwerking betreffen:

- Kwalitatief afwegingskader (Bijlage 1);

De dynamische uitwerking gebeurt volgens onderstaand schema.



Schema: dynamische uitwerking

Hierbij geldt:

- Kwalitatief hoger scorende woningbouwplannen komen eerder in aanmerking om opgenomen te worden in het regionale programma dan lager scorende woningbouwplannen;
- Een regiogemeente (‘vrije regelruimte’) mag aan de hand van een lokale onderbouwing woningbouwplannen:
    - toevoegen aan;
    - verplaatsen (in of na);
    - schrappen uit,

  het regionale programma, en aanbieden voor de regionale afstemming (en -beoordeling);
- Als juist gemotiveerde woningbouwplannen succesvol besproken zijn in de regionale werkgroep en de bestuurlijke instemming (in portefeuillehoudersoverleg ruimte en economie) hebben gekregen, is er sprake van regionale afstemming;

- Regiogemeenten hanteren een kwantitatief afwegingskader en nemen daarbij richtwaarde 3 als vertrekpunt voor de eerste planperiode tot 2024;

	Prognose + 30%+25%
	Periode 2020 tot en met 2023
Den Helder	244/417*
Hollands Kroon	650
Schagen	1008
	1902/2075*

Afbeelding: richtwaarde 3

** betreft aanpassing conform inzichtelijk gemaakt 'in realisatie zijnde niet faseerbare plannen (gestapeld)'.*

- Regiogemeenten werken voor het regionaal woonakkoord een werkwijze adaptief programmeren uit om een optimale balans te krijgen tussen vraag- en aanbod van woningen. Dit biedt ruime voor ambitie en de mogelijkheid om flexibel in te spelen op actuele ontwikkelingen. Door middel van monitoring kan het programma tijdig worden bijgesteld, zodat er continu gewerkt wordt aan de juiste hoeveelheid woningbouwplannen.
- De tabel: 'Afbeelding A: per regiogemeente' (Bijlage 3) geeft aan wanneer bij het bereiken van welke doelwaarde de bijbehorende richtwaarde van toepassing is en bij behalen van de desbetreffende doelwaarde automatisch van toepassing wordt.
  Hierbij blijft onverminderd van toepassing dat tussentijds door het uitoefenen van adaptief management deze richtwaarden gemotiveerd aan gepast kunnen worden. Hierbij is het bijvoorbeeld ook mogelijk om voor een desbetreffende regiogemeente specifiek de richtwaarden aan te passen als blijkt dat de praktijk hier om vraagt.

Partijen hanteren voor Texel (Status Aparte) een eigen (dynamisch) woningbouwprogramma: Woningbouwprogramma Texel 2020 -2030, zoals aangegeven in bijlage 5:

- Eventuele (majeure) wijzigingen worden voor regionale afstemming besproken in het portefeuillehoudersoverleg ruimte en economie. Dit kan aanvullend worden geformaliseerd aan de hand van een addendum op bijlage 5;
- Het Woningbouwprogramma Texel 2020 - 2030 wordt bijgehouden in plancapaciteit (https://www.plancapaciteit.nl).

Aanvullend kiezen Regiogemeenten en Texel (Status Aparte) voor het hanteren van het volgende uitgangspunt:

- Woningbouwplannen tot 11 woningen hoeven niet regionaal afgestemd te worden, maar komen wel tot uitdrukking in de waarde van de monitoring van de doelwaarden.

Aanvullend kiezen Regiogemeenten voor het hanteren van de volgende uitgangspunten:

- De regiogemeenten zorgen, in eerste instantie binnen de eigen gemeente, samen met betrokken ontwikkelaars en woningbouwcorporaties voor het uitvoeren van de woningbouwplannen die passen in het regionale afwegingskader, onder voorbehoud van instemming door de gemeenteraad;
- Het totale afwegingskader wordt iedere vier jaar door partijen geactualiseerd en indien nodig aangepast, waarbij, in basis, verder gebruik wordt gemaakt van de oorspronkelijke bronnen;
- Het regionale programma wordt bijgehouden in plancapaciteit (https://www.plancapaciteit.nl);
- Om met bij het vaststellen van dit KWK voldoende garantie te hebben dat de woningbouw de behoefte kan bijhouden, maken de regiogemeenten alvast een aantal afspraken die in het woonakkoord worden opgenomen:
  A. Het eerste moment van monitoring en zo nodig bijstelling is 1-1- 2022;
  B. De monitoring bestaat uit drie bouwstenen die in gelijke mate van invloed zijn op het programma:
     a) De verandering in de woningbehoefte (nieuwe prognose ten opzichte van prognose 2019);
     b) Het bouwtempo en de afzetbaarheid van de nieuwbouw ten opzichte van planfase 2020 tot 2024;
     c) Indicatoren woningmarkt (wachtlijsten sociale huur, prijsontwikkeling koop, verkoopsnelheid, ontwikkeling binnenlandse migratie).

Aanvullend gaan Partijen voor woningbouwlocaties buiten bestaand stedelijk gebied uit van volgende vertrekpunten:

- Voor deze plannen is het van belang dat in een zo vroeg mogelijk stadium kan worden beoordeeld/geadviseerd of deze plannen kunnen gaan voldoen aan alle van toepassing zijnde regels uit de Omgevingsverordening/Omgevingsregeling;
- Hierdoor kan er effectief met de te investeren werkzaamheden / tijd om gegaan worden. Er wordt ingezet op kansrijke plannen en voorkomen dat er te veel geïnvesteerd wordt in kansarme plannen;
- Deze plannen zullen voorzien worden van een nut en noodzaak onderbouwing, waarbij geldt dat als de plannen opgenomen zijn in het KwK/KwT er niet nader ingegaan hoeft te worden op de onderdelen 'kwantitatieve en kwalitatieve behoefte' en 'regionale afstemming';
- Het KwK/KwT levert echter geen sluitende onderbouwing voor plannen en hun relatie tot de binnenstedelijke mogelijkheden;
- Dit onderdeel van de nut en noodzaak onderbouwing wordt wel bij plannen nader toegelicht nadat ze opgenomen worden[2] in het KwK/KwT. Hierdoor wordt er gebruik gemaakt van de bestaande afstemmingsstructuur zodat op een eenduidige manier zo vroeg mogelijk hierover geadviseerd kan gaan worden. Waardoor er geen onduidelijkheid bestaat of de plannen na een positieve beoordeling in het KwK/KwT passen. Bij een negatieve beoordeling kunnen de plannen weer uit het KwK/KwT gehaald worden;

[2] *Of zijn, dit betreft alleen voor plannen die 'nieuw' toegevoegd zijn ten opzichte van het KwK 2014-2019.*

- Waarbij bij de beoordeling van mogelijke alternatieven binnen bestaand stedelijk gebied in de van tevoren aangegeven invloedssfeer van het plan/woningmarkt enkel realistische alternatieven hoeven te worden beschouwd. Een alternatief is realistisch als het ruimtelijk, financieel en maatschappelijk haalbaar is.

Partijen maken nadere afspraken in het regionaal woonakkoord over woningbouwplannen in het landelijk gebied, inclusief Bijzonder Provinciaal Landschap;

Regiogemeenten spreken af dat bij het vaststellen van het woonakkoord alle plannen in programma voorzien zijn van de kwalitatieve score.

Ter illustratie:

Het totaalprogramma toont (de op dit moment bekende) woningbouwplannen buiten bestaand stedelijk gebied. Hier kan dus een beoordeling gemaakt worden van kansrijke, kansarme en niet uitvoerbare woningbouwplannen. De laatste categorie komt niet in aanmerking voor een actueel deelprogramma voor een bepaalde planfase. Dit sluit niet uit dat in een latere planfase er door gewijzigde omstandigheden of planinhoud mogelijk wel ruimte is in een dan van toepassing zijnde deelprogramma. Voor nieuwe plannen buiten bestaand stedelijk gebied, wordt eerst het kwalitatief afwegingskader toegepast. Bij positieve uitkomst wordt het kwantitatieve afwegingskader toegepast. Bij wederom een positieve uitkomst wordt het plan toegevoegd aan het totaalprogramma en kan de beoordeling plaatsvinden. Bij de uitkomst kansrijk en tot op zekere hoogte kansarm kan het plan vervolgens worden opgenomen in een deelprogramma voor een bepaald planfase. Hiermee wordt bewerkstelligd dat in een zo vroeg mogelijk stadium de plannen gezamenlijk (lokaal, regionaal en provinciaal) beoordeeld kunnen worden. In het nog op te stellen woonakkoord kan deze illustratie nog nader voorzien worden van concretere werkafspraken.

3) Monitoren van vraag en aanbod

Regiogemeenten en Texel (Status Aparte) zijn op de eerste plaats zelf aan zet om deze monitoring uit te voeren. De provincie helpt onder andere door het aanbieden van een dashboard met recente cijfers over woningbouw en woningbehoefte op gemeenteniveau. Ook stelt de provincie de provinciale prognose en monitor beschikbaar. De regiogemeenten en Texel (Status Aparte) gebruiken hun gezamenlijke kennis en opgedane ervaringen in projecten om tot een steeds betere monitoring te komen. De voortgang van het KwK/KwT en monitoring worden jaarlijks in het bestuurlijk overleg tussen regiogemeenten en de provincie besproken. Als deze gegevens daartoe aanleiding geven, vindt bijstelling van het KWK plaats.

Aanvullend worden o.a. de volgende bronnen gebruikt:

- Bevolkingsprognose Noord-Holland (opgesteld door provincie);
- CBS (https://opendata.cbs.nl/statline);
- Gemeentelijke dashboards (zoals: https://www.waarstaatjegemeente.nl);
- Funda en wachtlijsten sociale huur.

4) Regionale organisatie

De huidige procesarchitectuur in de regio bestaande uit een stuurgroep van wethouders en een ambtelijke werkgroep wordt gecontinueerd en heeft tot doel om de regionale samenwerkingsafspraken uit te voeren en te monitoren. De werkgroep vergadert ten minste tien keer per jaar en voert hierin de onderwerpen uit het convenant concreet uit. Op deze manier wordt het convenant verankerd in de organisatie.

De werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van alle gemeenten in de Kop van Noord-Holland en de provincie.

De regionale afstemming vindt plaats in het portefeuillehoudersoverleg Ruimte & Economie (POROEZ).

Jaarlijks is er een bestuurlijk overleg tussen de wethouders Wonen van de regiogemeenten en Texel (Status Aparte) en gedeputeerde Wonen van de provincie Noord-Holland over het KwK, het KwT en het nog op te stellen regionale woonakkoord.

5) Bijlagen bij het convenant

De volgende bijlagen maken deel uit van dit convenant:

- Bijlage 1: Kwalitatief afwegingskader;
- Bijlage 2: Vragentabel kwalitatief afwegingskader:
  - Kaart I – Postcodegebieden;
  - Kaart II – kernen;
- Bijlage 3: Kwantitatief afwegingskader (*concept*);
- Bijlage 4: Woningbouwprogramma regiogemeenten (*dynamisch*);
- Bijlage 5: Woningbouwprogramma Texel 2020 – 2030 (*dynamisch*), betreft een 'losse' bijlage.

EVALUATIE EN WERKING

- Dit convenant wordt aangegaan tot 1 januari 2030. Om de twee jaar wordt geëvalueerd of de afspraken worden nageleefd en of de werking overeenkomt met het doel en de verwachtingen. Als de evaluatie of andere externe omstandigheden daartoe aanleiding geven, kan het convenant tussentijds worden bijgesteld.
- De bij het convenant betrokken partijen bespreken jaarlijks de voortgang van het convenant.
- Wijzigingen of aanvullingen op het convenant zijn slechts mogelijk met instemming van alle betrokken partijen.
- Dit convenant kan worden aangehaald als 'Regionale samenwerkingsafspraken woningbouw van de Kop van Noord-Holland 2020-2030'.
- Partijen kunnen op tekortkoming in de nakoming van dit convenant of van afspraken die daarmee samenhangen, bij de burgerlijke rechter geen beroep doen.
- Wanneer een partij wil uitstappen of toetreden tot het convenant, wordt in overleg met de partijen besloten wanneer een partij dat kan. De partijen besluiten in onderling overleg of bijstelling van het convenant hiervoor noodzakelijk is.
- Bij onvoorziene omstandigheden komen partijen bijeen om elkaar, maar ook andere belanghebbenden, nader te informeren.
- Dit convenant treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening.

Aldus overeengekomen en ondertekend op xx november 2020:

Naam organisatie	Vertegenwoordiger	Handtekening
College van Burgemeester en Wethouders Den Helder	Wethouder Mevrouw H. Keur	
College van Burgemeester en Wethouders Hollands Kroon	Wethouder De heer T.J.M. Groot	
College van Burgemeester en Wethouders Schagen	Wethouder De heer J.C.J. Beemsterboer	
College van Burgemeester en Wethouders Texel	Wethouder Mevrouw H. Huisman-Peelen	
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland	Gedeputeerde Ruimtelijke Ordening (Inclusief wonen) De heer C. Loggen	

Bijlage 1: Kwalitatief afwegingskader

DOEL AFWEGINGSKADER

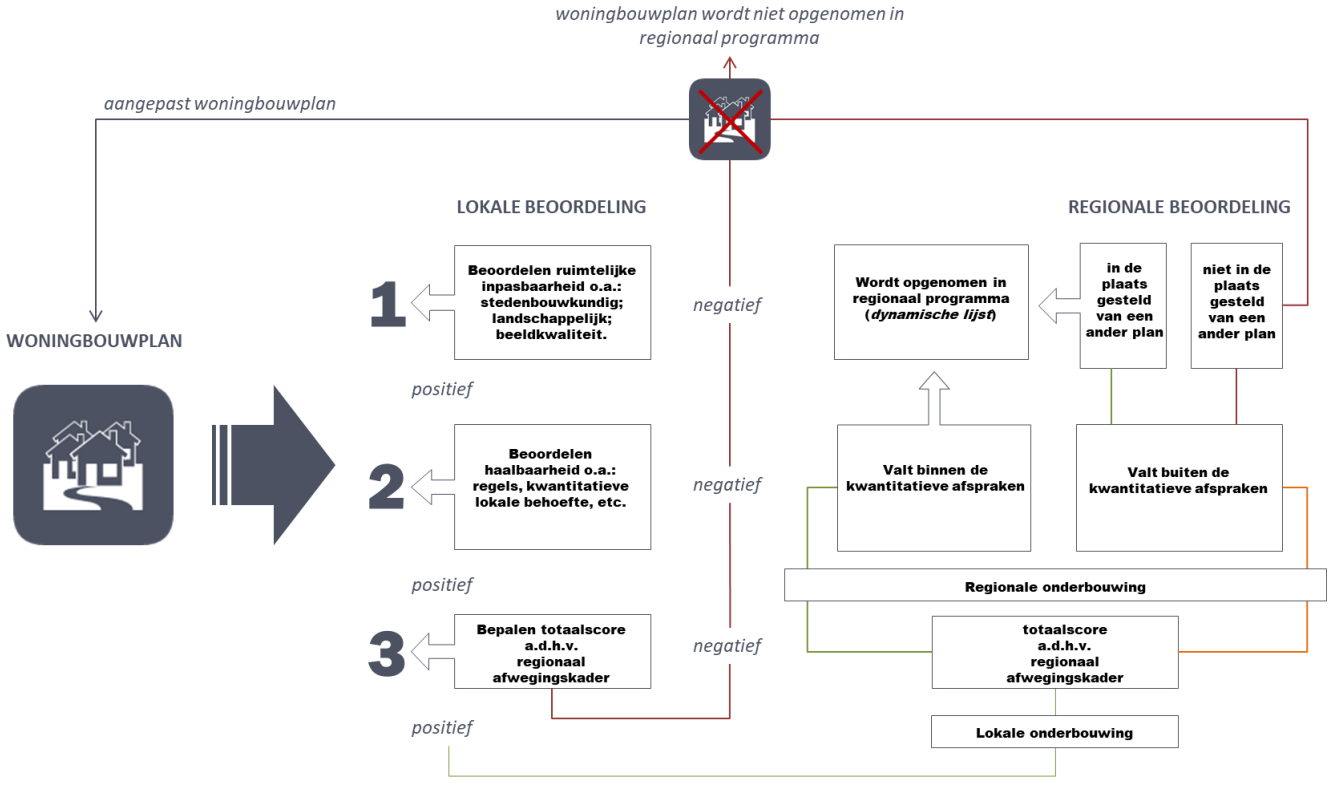
In deze bijlage lichten we het afwegingskader toe dat gebruikt wordt voor het Kwalitatief Woningbouwprogramma van de Kop. Het doel van dit afwegingskader is dat de regio op een zo objectief mogelijke wijze kan beoordelen of er sprake is van een kansrijk of minder kansrijk woningbouwplan.

BEOORDELING WONINGBOUWPLANNEN

De beoordeling van een woningbouwplan resulteert in een totaalscore. Op basis van deze totaalscores kunnen plannen ten opzichte van elkaar gepositioneerd worden. De totaalscore volgt uit de beantwoording van een aantal vragen verdeeld over de volgende drie thema's:

I. locatieaspecten;
II. programmatische aspecten;
III. gebouwaspecten.

AFWEGING WONINGBOUWPLANNEN – lokaal & regionaal



TOELICHTING VRAGEN

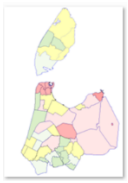
Is de locatie van het initiatief op kaart I gelegen in een geel, lichtgroen of donkergroen postcodegebied?

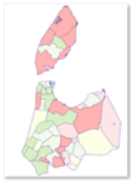
Kaart I is de verbeelding van de uitkomst van de totaalscores van objectieve indicatoren. Deze indicatoren zijn regionaal afgestemd. De uitkomst is relatief. Dat betekent dat de postcodegebieden ten opzichte van elkaar worden beoordeeld. Waarbij de volgende onderverdeling gehanteerd wordt:

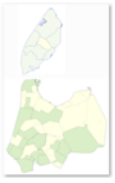
Labels

- Sterk bovengemiddeld
- Bovengemiddeld
- Gemiddeld
- Beneden gemiddeld
- Sterk beneden gemiddeld

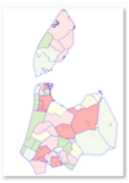
Door deze methode zullen er dus altijd postcodegebieden 'beter' of 'slechter' scoren dan andere. De volgende achttien indicatoren zijn toegepast.

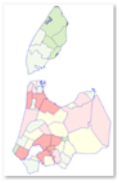

WOZ-waarde

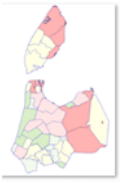

Woningen te koop

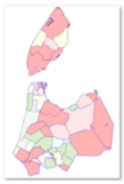

Planvoorraad

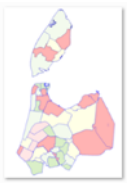

Historische waarden

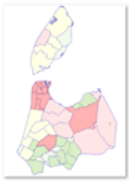

Woonomgeving

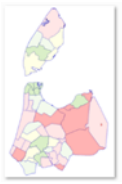

Publieke ruimte

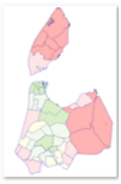

Inkomen

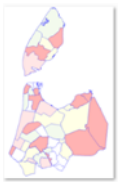

Verwachte Inkomensontwikkeling

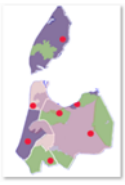

Werkzamme beroepsbevolking


Sociale samenhang

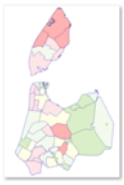

Niveau voorzieningen

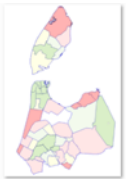

Afstand tot treinstation

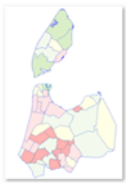

Verwachte werkzame beroepsbevolking


Landschappelijke kwaliteit


Toegankelijkheid recreatie


Afstand tot hoofdverkeersweg


Afstand tot voortgezet onderwijs


Afstand tot grote supermarkt

De waarden van alle indicatoren worden beoordeeld met een score van -2 tot 2. Deze scores worden opgeteld per postcodegebied en daarna gemiddeld.

Is de locatie van het initiatief gelegen in een geel, lichtgroen of donkergroen kerngebied?

Kaart II is de verbeelding waarop de kernen van een postcodegebied één labelniveau hoger wordt gekleurd dan het postcodegebied zelf. Voor de begrenzing van de kernen is deze overgenomen van de regionale BSG-kaart. Waarbij de volgende onderverdeling gehanteerd wordt:

Labels

- Sterk bovengemiddeld
- Bovengemiddeld
- Gemiddeld
- Beneden gemiddeld

Benoemde afstanden worden bepaald aan de hand van een hemelsbrede radius. Voor de straal geldt een cirkel met een hemelsbrede radius.

Is de locatie van het initiatief gelegen op een afstand van 5 km van een treinstation?

Is de locatie van het initiatief gelegen op een afstand van 1,7 km van een hoofdverkeersweg?

Is de locatie van het initiatief gelegen op een afstand van 1 km van een grote supermarkt?

Onder hoofdverkeersweg wordt verstaan een rijksweg of provinciale weg. De gemiddelde afstand in de provincie Noord-Holland is 1,7 kilometer (*gelijk aan het landelijk gemiddelde*).

Onder grote supermarkt wordt een van de volgende supermarkten verstaan:

Albert Heijn	Deen	Lekker Makkelijk	Pakgro
Aldi	DekaMarkt	Lidl	Plus
Boni	Dirk	Makro	Poiesz
Boon's markt	EkoPlaza	Marqt	Pryma
Budget Food	Hoogvliet	MCD	Sligro
Coop	Jumbo	Nettorama	Spar
Dagwinkel	Landmarkt	Odin	Vomar

De oorspronkelijke afstand betrof een gemiddeld of hogere score als de afstand gelegen is tussen 0 en 1 kilometer.

Is de locatie van het initiatief gelegen op een afstand van 1 km van een supermarkt/levensmiddelenwinkel?

De voorgaande vraag ziet op o.a. andere supermarkten. De regio kenmerkt zich ook juist door veel kleine kernen en dorpen in een landelijke omgeving waar ook in het bijzonder lokale supermarkten/supermarktconcepten aanwezig zijn.

Is er sprake van een klimaatadaptief ontwerp?

Zijn er bij het woningbouwplan ontwerpprincipes voor klimaatadaptief bouwen toegepast, die leiden tot minder wateroverlast en hittestress, minder nadelige gevolgen van langdurige droogte en bodemdaling, en meer biodiversiteit.

De volgende vraag nodigt de initiatiefnemer uit om met een gemotiveerd plan te komen, hierom betreft dit ook geen limitatieve opsomming van de mogelijke situaties.

Is de locatie van het initiatief gelegen in een ‘aandachtsgebied’?

Hierbij kan gedacht worden aan de volgende situaties:

- Locatie waar sprake is van langdurige leegstand met de negatieve gevolgen voor de woonomgeving als gevolg;
- Langdurig braakliggend terrein;
- Locatie waar door economische ontwikkelingen werkgelegenheid ontstaat, die een autonome vraag naar woongelegenheid met zich meebrengt;
- Et cetera.

De volgende vraag is geen vraag die een score oplevert maar bij positieve beantwoording vraagt om een aanvullende onderbouwing/motivatie.

Is in een straal van 2,5 kilometer sprake van woningbouwplannen van gelijke grootte?

In de onderbouwing wordt o.a. aandacht geschonken aan:

- Welke woningbouwplannen betreffen dit;
- Wat is de planfase waarin deze woningbouwplannen zich bevinden;
- Als er sprake is van relatief ‘stilstaande’ (en/of geen sprake van realisatie) woningbouwplannen wat is de motivatie dat het woningbouwplan wel tot uitvoering komt;
- Et cetera.

Is de regionale krapte-indicator lager dan 7?

De krapte-indicator wordt berekend op basis van de verhouding tussen het aanbod in een bepaald segment en de gerealiseerde vraag in dat segment, dus het aantal verkochte woningen. Deze indicator is terug te vinden op:

https://www.nvm.nl/marktinformatie/marktinformatie

Is zorgvuldig gemotiveerd dat de woningtypologieën van het woningbouwplan aansluiten bij de behoefte van de locatie?

De verantwoordelijkheid ligt primair bij de initiatiefnemer en deze is dan ook vrij om het op eigenwijze te motiveren, bijvoorbeeld door middel van een marktonderzoek of onderbouwing via demografische gegevens.

Voorziet het woningbouwplan in minimaal 50% levensloopgeschikte woningen?

Onder levensloopgeschikte woningen wordt verstaan dat ze zo zijn gebouwd dat de bewoners erin kunnen blijven wonen als hun levensomstandigheden veranderen, bijvoorbeeld door ouderdom, ziekte of een handicap.

Voorziet het woningbouwplan in minimaal 20% sociale (huur-/koop) woningen?

Sociale koopwoning: koopprijs onder het wettelijk maximum van € 200.000
Sociale huurwoning: huurprijs per maand lager dan € 737,14

Betreft het een woningbouwplan waarbij sprake is van hergebruik van bestaand vastgoed?

Onder bestaand vastgoed wordt verstaan o.a. scholen, kantoren, maatschappelijke gebouwen, winkels en bedrijfspanden.

Betreft het een woningbouwplan waarbij sprake is van hergebruik van bestaand ‘karakteristiek’ vastgoed?

Onder bestaand vastgoed wordt verstaan o.a. monumentale panden en lokaal specifieke waardevolle gebouwen.

Betreft het een woningbouwplan waarbij sprake is van flexibele of tijdelijke bouw?

Onder flexibele of tijdelijke bouw wordt verstaan de gebouwen zonder veel kosten getransformeerd of verwijderd kunnen worden.

Betreft het een woningbouwplan waarbij sprake is van bijzondere aandacht voor duurzaamheid?

Hiervan is sprake als er meer dan gebruikelijk geïnvesteerd is in duurzaamheidsmaatregelen (zoals: hoger dan gesteld door het bouwbesluit/besluit bouwwerken leefomgeving)

Betreft het een woningbouwplan waarbij sprake is van een BREEAM-certificering?

Dit betreft een duurzaamheidskeurmerk voor gebouwen. Informatie is te vinden op: https://www.breeam

Betreft het een woningbouwplan waarbij sprake is van bijzondere aandacht voor 'samenleven'?

Het initiatief en creativiteit ligt primair bij de initiatiefnemer en deze is dan ook vrij om het op eigenwijze te motiveren. Een voorbeeld is: Gemeenschappelijke ruimtes voor bewoners maar ook niet bewoners.

De totaalscore van een woningbouwplan wordt bepaald door:

Totaal beoordeling 1: locatie aspecten	**xx**	
Totaal beoordeling 2: programmatische aspecten	**xx**	
Totaal beoordeling 3: gebouwaspecten	**xx**	**+**
Totaalscore woningbouwplan	**xx**	

Bijlage 2: Vragentabel kwalitatief afwegingskader

Beantwoording van de vraag met 'ja' resulteert in een score van '2' en beantwoording van de vraag met 'nee' resulteert in een score van '0'.

Beoordeling 1: locatie aspecten	
Vraag:	**score**
Is de locatie van het initiatief op kaart I gelegen in een geel, lichtgroen of donkergroen postcodegebied?	
Is de locatie van het initiatief op kaart II gelegen in een geel, lichtgroen of donkergroen kerngebied?	
Is de locatie van het initiatief gelegen op een afstand van 5 km van een treinstation?	
Is de locatie van het initiatief gelegen op een afstand van 1,7 km van een hoofdverkeersweg?	
Is de locatie van het initiatief gelegen op een afstand van 1 km van een grote supermarkt?	
Is de locatie van het initiatief gelegen op een afstand van 1 km van een supermarkt/levensmiddelenwinkel?	
Is er sprake van een klimaatadaptief ontwerp?	
Is de locatie van het initiatief gelegen in een 'aandachtsgebied'?	
Totaal beoordeling 1	

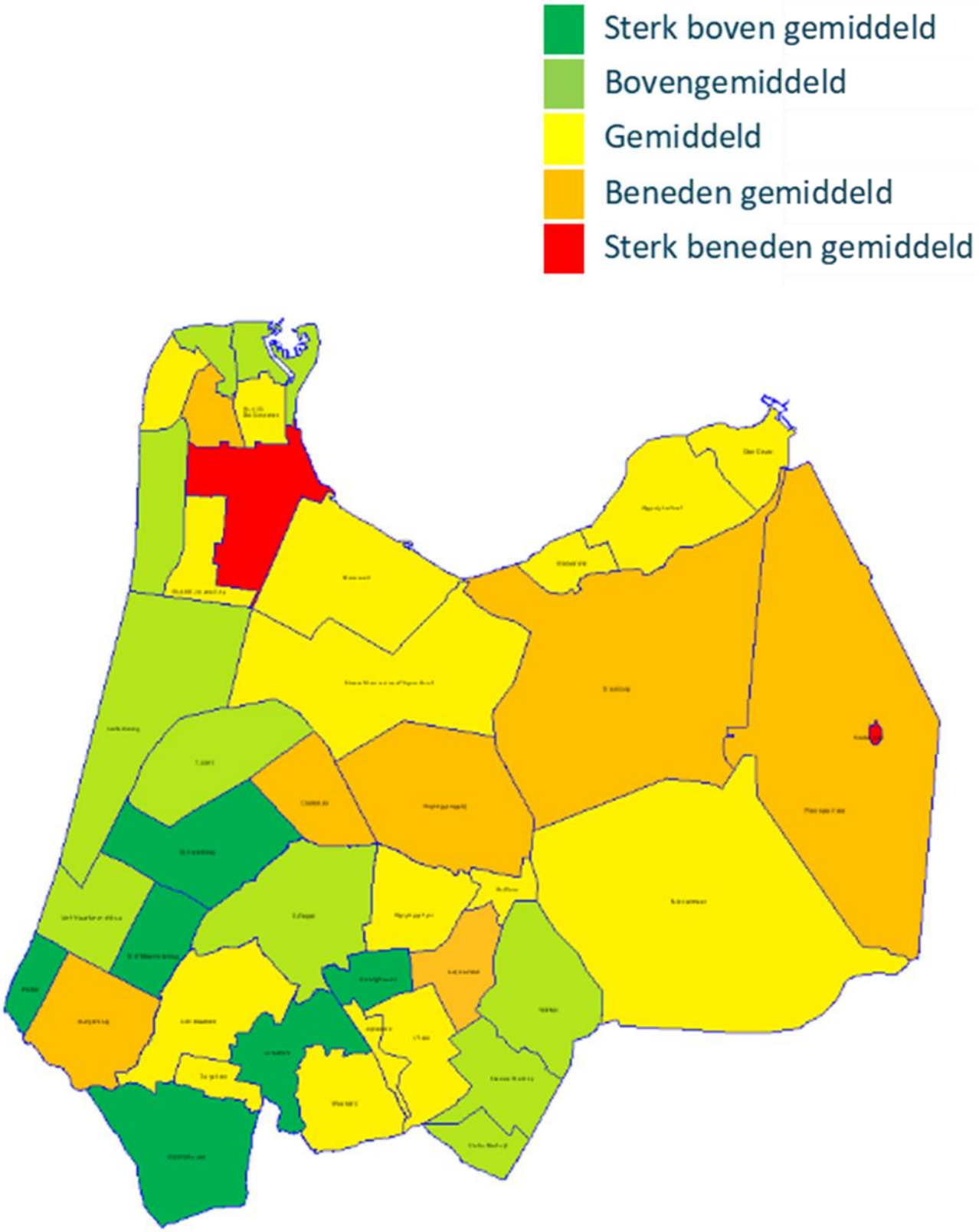
De volgende vraag is geen vraag die een score oplevert maar bij positieve beantwoording vraagt om een aanvullende onderbouwing/motivatie.

Is in een straal van 5 kilometer sprake van woningbouwplannen van gelijke grootte?

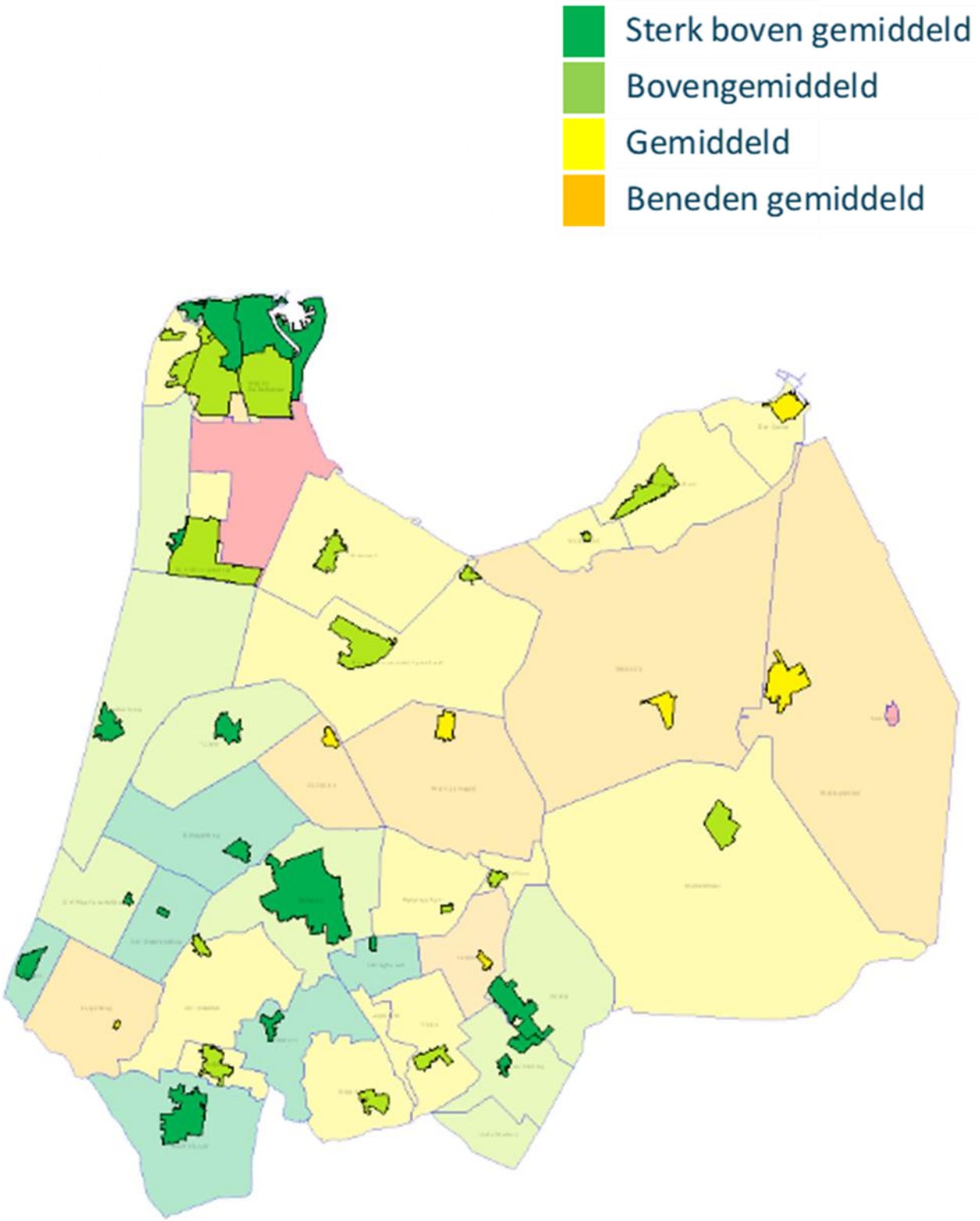
Beoordeling 2: programmatische aspecten	
Vraag:	**score**
Is de regionale krapte-indicator lager dan 7?	
Is zorgvuldig gemotiveerd dat de woningtypologieën van het woningbouwplan aansluiten bij de behoefte van de locatie?	
Voorziet het woningbouwplan in minimaal 50% levensloopgeschikte woningen?	
Voorziet het woningbouwplan in minimaal 20% sociale (huur-/koop) woningen?	
Totaal beoordeling 2	

Beoordeling 3: gebouwaspecten	
Vraag:	**score**
Betreft het een woningbouwplan waarbij sprake is van hergebruik van bestaand vastgoed?	
Betreft het een woningbouwplan waarbij sprake is van hergebruik van bestaand 'karakteristiek' vastgoed?	
Betreft het een woningbouwplan waarbij sprake is van flexibele of tijdelijke bouw?	
Betreft het een woningbouwplan waarbij sprake is van bijzondere aandacht voor duurzaamheid?	
Betreft het een woningbouwplan waarbij sprake is van een BREEAM-certificering?	
Betreft het een woningbouwplan waarbij sprake is van bijzondere aandacht voor 'samenleven'?	
Totaal beoordeling 3	

Kaart I - Postcodegebieden



Kaart II – Kernen



Bijlage 3: Kwantitatief afwegingskader [3]

De regiogemeenten kiezen voor een nieuwe manier van sturen op de toevoegen van woningen aan de bestaande voorraad, namelijk adaptieve/dynamisch programmeren.

Adaptief/dynamisch programmeren is een planningsinstrument dat programmamanagers helpt om flexibel in te spelen op actuele ontwikkelingen, maar zonder de lange termijn ambities van het programma uit het oog te verliezen. (Bron: *website van Twynstra Gudde*)

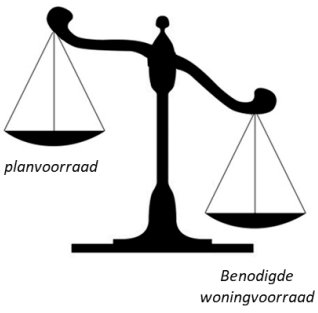
Deze van programmeren is niet alleen wenselijk maar ook noodzakelijk, want niet de regiogemeenten zelf maar juist de coöperaties en ontwikkelaars en ook particulieren zijn uiteindelijke degene die daadwerkelijk de woningen gaan realiseren. En naast deze aanbodzijde is natuurlijk ook de vraagkant die niet altijd juist te voorspellen is. Dus het programma moet zich kunnen voegen naar deze dynamische omgeving.

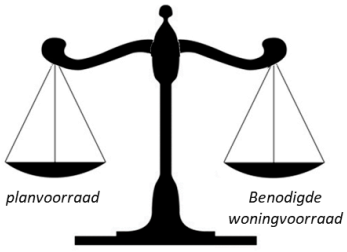
Traditionele planning	Adaptieve planning		Adaptief management
A | toewerken naar vooraf gekozen doel	B | conditioneren van veranderingen	C | leren omgaan met veranderingen	D | voorbereiden op het onbekende

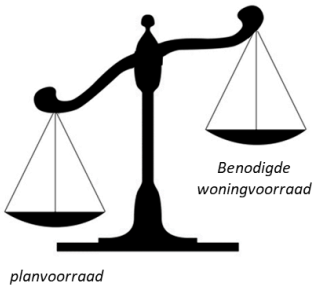
Beleid is leidend — Beleid is volgend

STAP 0 – ADAPTIEF PROGRAMMEREN

Regionale sturing van de dynamische kwantitatieve afspraak gebeurt altijd met oog voor een optimale balans.

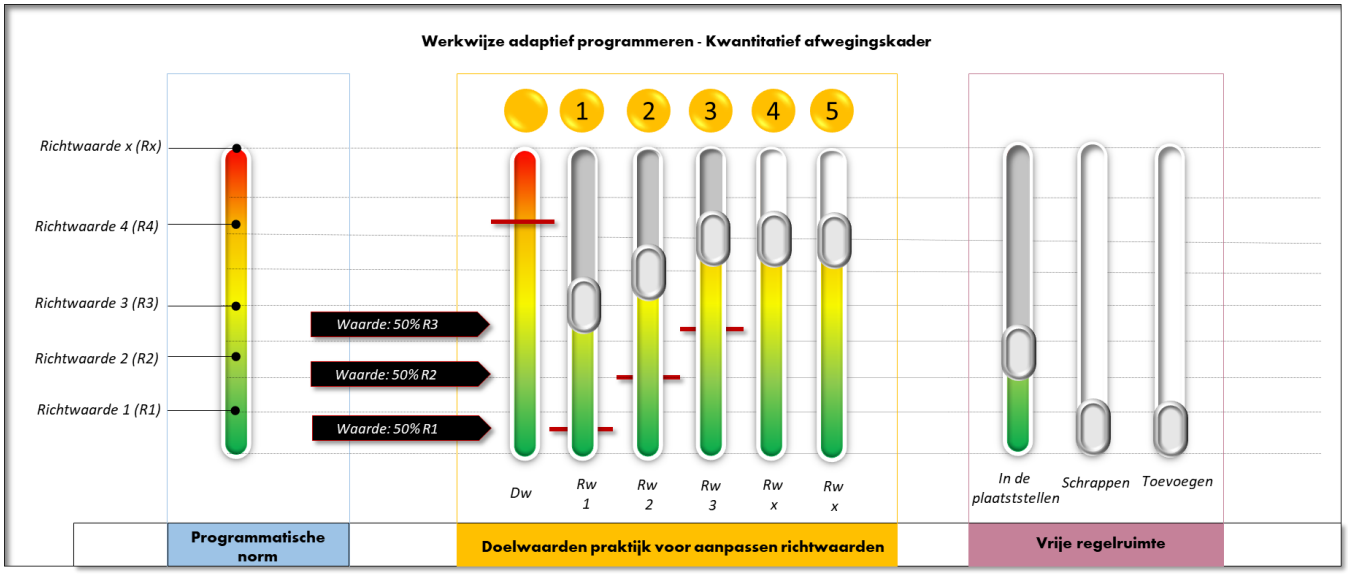






[3] *Nadere uitwerking volgt bij het woonakkoord*

Dit gebeurt realistisch, dus onderbouwd en adaptief. Hiervoor introduceren we het regionale mengpaneel.



Op basis van de combinatie van bepaalde richtwaarden (programmatische norm) en monitoring wordt in fases toegewerkt naar het doel. Stap 1 laat de nu al bepaalde richtwaarden zien, dit is niet limitatief want gedurende de looptijd kunnen er nieuwe richtwaarden worden toegevoegd.

DOEL: Een gezonde woningvoorraad voor de Kop.

STRATEGIE: Adaptief programmeren. Door monitoring het programma tijdig bijstellen zodat er continu gewerkt wordt aan de juiste hoeveelheid woningbouwplannen.

WERKWIJZE:
Er wordt in Bijlage 4 een “nul” weergave van het totaalprogramma getoond. Dit maakt het mogelijk om het totaal integraal te blijven beoordelen op zowel kwaliteit als kwantiteit. Door monitoring wordt bij het bereiken van 50% van een richtwaarde stapsgewijs delen uit het totaalprogramma op actief gezet. Dit wordt beschouwd per planfase. Als vertrekpunt worden de volgende planfasen gehanteerd voor de totale planperiode:



De monitoring vindt idealiter ‘real time’ plaatst maar in ieder geval wordt er jaarlijks een regionale monitoringsrapportage opgesteld. Deze rapportage geeft inzicht in enerzijds het programma, anderzijds de toegevoegde woningen en inzichten die zijn verkregen o.a. over parameters die de het bouwvolume of de snelheid beïnvloeden. Deze rapportage is het vertrekpunt voor het bepalen of/hoe de richtwaarden aangepast worden.

Deze manier van adaptief programmeren bewerkstelligd dat op basis van de nieuwste cijfers het woningbouwprogramma, naast kwalitatief ook kwantitatief kan worden bijgesteld. De regiogemeenten borgen met hun regionale afstemming continue/dynamische bijsturing van de kwantitatieve afspraken/vertrekpunten en bijhorende woningbouwprogramma om tot een optimale balans te komen.

Op in het totaalprogramma inzichtelijk te maken welke plannen onderdeel van welke richtwaarde maken wordt de staande praktijk gecontinueerd en in plancapciteit aangegeven welke woningen gerealiseerd zijn in welke periode. Hierbij is het vanzelfsprekend dat kwalitatief betere plannen voor gaan. De labels hard, medium en zacht zijn minder relevant in de volgordelijkheid van programmeren. Immers er kunnen harde plannen zijn die op redenen van de ontwikkelaar in een andere planfase pas gerealiseerd gaan worden. En er kunnen zacht plannen zijn die van een betere kwaliteit zijn en om die reden juist in een desbetreffende planfase worden opgenomen.

Het mengpaneel laat zien dat het programmatische startpunt voor de eerste planfase, richtwaarde 3 en als 50% van richtwaarde 1 is bereikt kan deze richtwaarde aangepast worden.

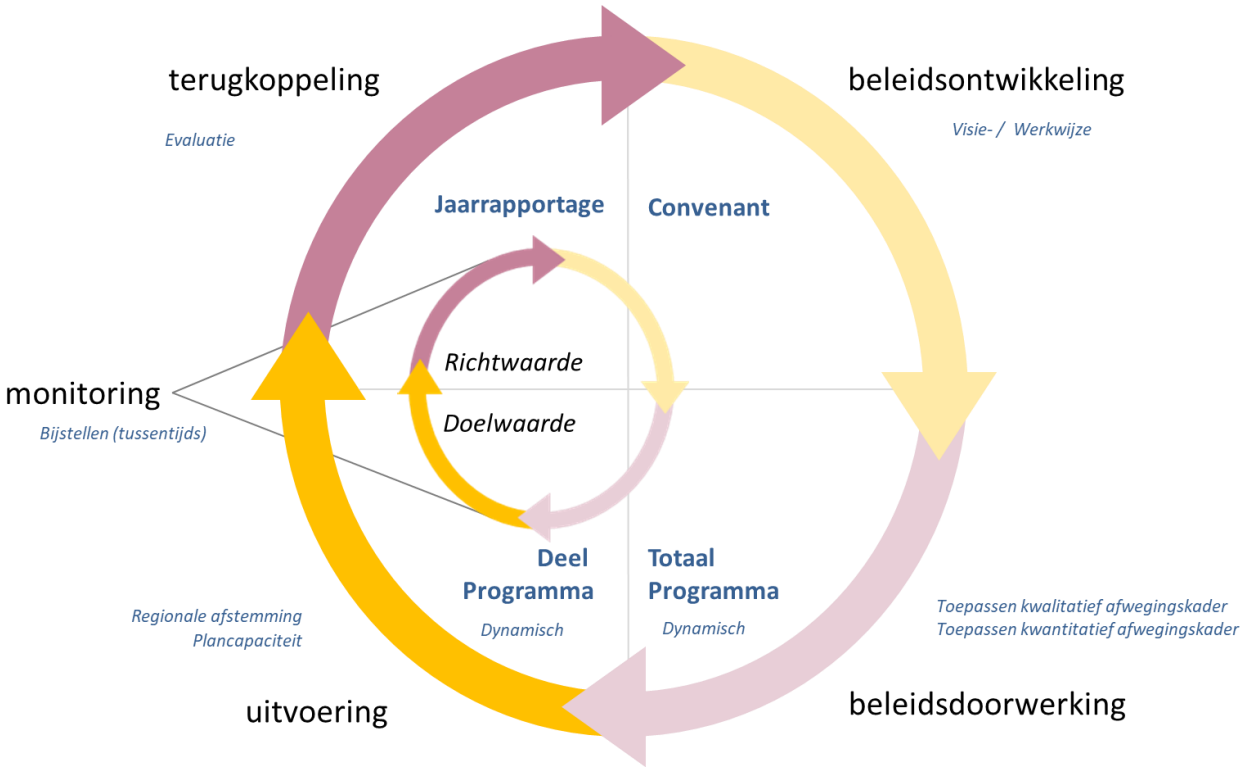
WERKWIJZEN IN COMPACTE STAPPEN:

Basis
0-totaalprogramma voor regiogemeenten als vertrekpunt (*excel bestand*);
1-richtwaarden, volgens stap 2, als vertrekpunt;

Praktijk - Cyclisch
2-in plancapciteit de plannen of gedeelte daarvan opnemen horende bij planfase 1.
3-monitoring (*continu proces*);
4-als blijkt dat de richtwaarden of de planfase aangepast moet worden, wordt dit aangepast;
5-in plancapciteit muteren. (*continu proces*).

DOELWAARDE: Vertegenwoordigd wat in de praktijk nodig is om een gezonde woningvoorraad te borgen. Waarbij de doelwaarde beïnvloed wordt door de praktijk, zoals effecten van trends en ontwikkelingen. En ontwikkelingen in het bijzonder gevisualiseerd kunnen worden door scenario's. Monitoring is het middel om deze beïnvloeding inzichtelijk te maken.

RICHTWAARDE: Vertegenwoordigd de benodigde planvoorraad om de doelwaarde te realiseren. Waarbij richtwaarden op zichzelf staand niet de doelwaarde beïnvloeden maar slechts een middel zijn.



STAP 1 – BEPALEN VERTREKRICHTWAARDE

1) Het basisvertrekpunt bij het bepalen van de richtwaarden betreft de Bevolkingsprognose Noord-Holland 2019-2040 opgesteld door de provincie (verder te noemen bevolkingsprognose). [Richtwaarde 1]



Kop van Noord-Holland	2019	2025	2030	2040	2019-2040	%
Bevolking	163.500	163.000	161.600	156.700	-6.800	-4%
Huishoudens	73.900	75.800	76.300	74.500	600	1%
Bevolking <15 jaar	24.500	23.000	22.900	23.300	-1.200	-5%
Bevolking 15-65 jaar	102.000	97.700	92.500	83.400	-18.600	-18%
Bevolking 65+	37.000	42.300	46.200	50.000	13.000	35%
Alleenstaand <65	15.200	15.100	14.500	12.900	-2.300	-15%
Alleenstaand 65+	10.600	13.100	15.100	17.600	7.000	66%
Gezin met kinderen	18.900	17.900	17.500	17.100	-1.800	-10%
Een oudergezin	5.200	5.100	4.900	4.700	-500	-10%
Paar zonder kinderen	24.100	24.700	24.300	22.200	-1.900	-8%
Woningbehoefte	73.600	75.300	75.600	73.600	0	0%

	Bevolking						Huishoudens					
	2019	2025	2030	2040	2019-2040	%	2019	2025	2030	2040	2019-2040	%
Den Helder	55.600	54.600	53.500	50.300	-5.300	-10%	26.600	26.700	26.400	24.800	-1.800	-7%
Hollands Kroon	47.800	48.000	48.000	47.600	-200	0%	20.500	21.100	21.600	21.700	1.200	6%
Schagen	46.500	46.900	46.600	45.600	-900	-2%	20.500	21.500	21.800	21.700	1.200	6%
Texel	13.600	13.500	13.500	13.200	-400	-3%	6.300	6.500	6.500	6.200	-100	-2%

Hierbij geldt als uitgangspunt dat voor dit basisvertrekpunt nieuwere bevolkingsprognose Noord-Holland, opgesteld door de provincie, in de plaats kunnen worden gesteld.

	Woningbehoefte - Prognose PNH 2019-2040 (provincienoordholland) - Gemeenten (2018) van Provincie Noord-Holland											
	2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	totaal
Den Helder	40	30	50	30	-10	-20	-60	-50	-60	-90	-100	-240
Hollands Kroon	100	70	90	140	100	100	160	90	80	80	20	1.030
Schagen	200	160	150	110	110	100	80	90	70	0	20	1.090
	340	260	290	280	200	180	180	130	90	-10	-60	1.880

Afbeelding: Doelwaarde 1

2) Als volgende vertrekpunt wordt rekening gehouden met planuitval (30%). Dit betreft plannen in programma die door externe redenen toch geen doorgang vinden. [Richtwaarde 2]. Dit is een voortzetting van de bestendige beleidslijn uit het voorgaande convenant.

	Woningbehoefte - Prognose PNH 2019-2040 (provincienoordholland) - Gemeenten (2018) van Provincie Noord-Holland incl. 30%											
	2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	totaal
Den Helder	52	39	65	39	-7	-14	-42	-35	-42	-63	-70	-78
Hollands Kroon	130	91	117	182	130	130	208	117	104	104	26	1.339
Schagen	260	208	195	143	143	130	104	117	91	0	26	1.417
												2.678

Afbeelding: Richtwaarde 2

Dit resulteert in het volgende beeld van de richtwaarden per regiogemeente:

	Periode 2020 tot en met 2030
	Richtwaarde: 2
Den Helder	-78
Hollands Kroon	1339
Schagen	1417
	2678

Afbeelding: Richtwaarden 2 per regiogemeente

3) Bij de derde richtwaarde wordt de anticipatie schil gehanteerd. Deze schil betreft +25%. [Richtwaarde 3]

Op basis van een analyse van inzichten wordt een adaptieve-/anticipatie schil toegevoegd.
De regiogemeenten zijn ervan doordrongen dat in de tijd van een maakbare samenleving achter ons ligt. De realisatie van woningbouw betreft de uitkomst van een richtinggevende overheid, marktbepalende – (vraag) en markt uitvoerende partijen (aanbod). Dit wordt samengevat onder de noemer adaptief vraag gestuurd bouwen.
Richting geven is complexer in ongewone en onzekere tijden. Hiermee hebben we ervaring opgedaan bij de inwerkingtreding van het vorige convenant, de huizenmarktcrises, heipalen te kort en stikstofproblematiek.

Dit heeft ons wel inzichten gegeven, hier worden er enkele benoemd:

- Disbalans tussen doorlooptijd ruimtelijke procedures en aanbod;
- Vertraagde constateringsmogelijkheid dat plannen in programma niet uitvoerbaar blijken door disbalans met vraag;
- Onevenredige 'boekhoudkundige' blokkering door deze plannen van wel direct uitvoerbare plannen (geven gehoor aan de vraag);

- Ook de goede plannen liggen langer stil doordat men een afwachtende houding inneemt of doordat men bij herstel voor meer geldt gaat en dus andere locaties in portefeuille eerst gaat ontwikkelen.

Deze inzichten resulteren in een gewenste bijsturing, namelijk het toevoegen van een adaptieve-/anticipatieschil. Dit geeft net die aanvullende boekhoudkundige lucht om de juiste plannen vlot te trekken. Hierbij wordt geen negatief effect verwacht want zoals gebleken worden de minder goed scorende plannen niet alsnog gerealiseerd. De markt doet hier gewoon zijn werk. Er ontstaat dus niet een te grote toevoeging aan de bestaande woningvoorraad, maar hiermee wordt het mogelijk gemaakt dat in de beoogde periode de benodigde woningen daadwerkelijk worden toegevoegd en niet alleen op papier.

Dit resulteert in het volgende beeld van de richtwaarde:

	Periode 2020 tot en met 2030
	Richtwaarde: 3
Den Helder	39
Hollands Kroon	1674
Schagen	1771
	3484

Afbeelding: Richtwaarde 3 per regiogemeente

STAP 2 – RICHTWAARDEN BIJ SCENARIO'S

De scenario-aanpak biedt houvast op de grote mate van onzekerheid over toekomstige ontwikkelingen. Scenario's kunnen worden beschouwd als mogelijke en consistente toekomstbeelden. Door te denken in termen van verschillende consistente toekomstbeelden, kan beter worden ingespeeld op de verschillende situaties die zich kunnen voordoen. Het doel van scenario's is dus niet om de toekomst te voorspellen (zoals in het geval van prognoses), maar om een beeld te krijgen van mogelijke toekomsten.

Zoals gesteld is de prognose, opgesteld door de Provincie Noord-Holland, vertrekpunt. Demografische ontwikkelingen worden beïnvloed door economische en sociaal-culturele ontwikkelingen. Op hun beurt worden laatstgenoemde ontwikkelingen beïnvloed door demografische ontwikkelingen. Mede door deze wisselwerking is het bijzonder moeilijk om voor de lange termijn een accurate prognose te maken van zowel demografische, economische als sociaal-culturele ontwikkelingen. Naast de toegepaste scenario's door de provincie bij het opstellen van de prognose, worden hier regionale scenario's naast gesteld. Door het monitoren van de praktijk kan zo bekeken worden in welke 'mogelijke toekomst' we ons op elk meetmoment bevinden.

Een scenario is niet gebaseerd op ambitie alleen maar ook door daadwerkelijk ontwikkelingen te bewerkstelligen. Voor partijen is hiervoor een belangrijk vertrekpunt de samenwerking De Kop werkt!. In de Position Paper blijkt dat: "Met het programma De Kop Werkt! wordt ingezet op ontwikkeling om de trend (dalende beroepsbevolking) te doorbreken.

Met De Kop Werkt! hebben de vier Kopgemeenten en de provincie Noord-Holland vier jaar geleden ingezet op het versterken van de regio. Het doel is om het wonen, werken en recreëren in de Kop aantrekkelijker te maken. Daarnaast is het streven om een gunstig vestigingsklimaat te realiseren voor bedrijven. Het accent van het programma ligt vooral op het gebied van economie, ruimtelijke ordening, bereikbaarheid en leefbaarheid. De vier gemeenten in de Kop van Noord-Holland en de provincie Noord-Holland hebben hiervoor samen 30 miljoen euro beschikbaar gesteld. Er is al heel veel geïnvesteerd en dat krijgt een vervolg met De Kop groeit!.

Hieruit blijkt het commitment van de partijen en het volste vertrouwen dat de ingeslagen weg vruchten afwerpt en dat zal blijven doen.

Het eerste basis scenario betreft het te verwachte effect van de het vergroten van werkgelegenheid voor de onderbouwing wordt verwezen naar documenten horende bij De Kop werkt/groeit! En de diverse scenario studies zoals het Helders perspectief bevat en North Amsterdam Data Center Campus.

Dit basis scenario wordt als basis als volgt vertaald in drie scenario's, waarbij in het eerste scenario uitgegaan wordt dat slechts 10% van de mensen die komen werken in de Kop ook daadwerkelijk in de Kop (willen) gaan wonen. De volgende twee scenario's gaan vervolgens uit van 15% en 20%.

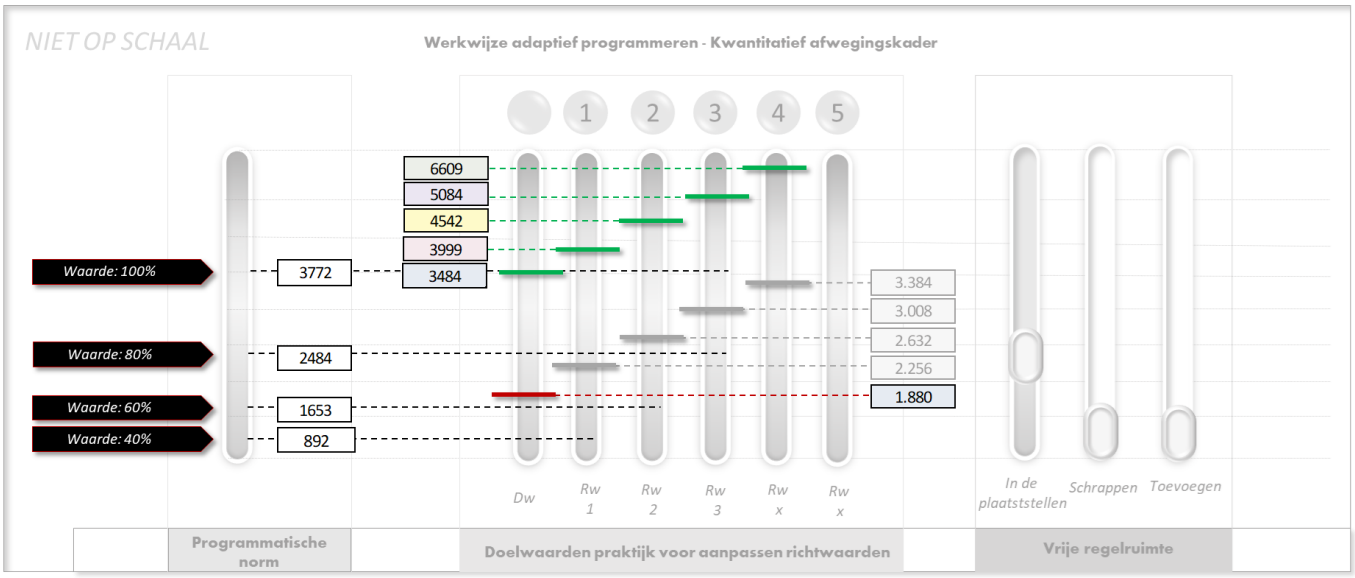
			1	2	3
Scenario's WERKGELEGENHEID			10%	15%	20%
werkgelegenheid	marine	2000			
	energeietransitie	1000			
	data	1000			
	overig	3000			
Saldo werkgelegenheid		7000			
Aanvullende behoefte woningen			700	1050	1400

Het tweede basis scenario focust op de totale ambitie en dus de hieruit volgende effecten van het stimuleringsprogramma de Kop werkt/groet! De provincie Noord-Holland heeft in de Investeringsstrategie bepaald dat de bereikbaarheid mededrager is voor het behoud en ontwikkeling van economische centra en dat een uitstekend netwerk centraal staat. Mede door een passende bereikbaarheid moet de aantrekkelijkheid van de Kop als vestigingsplaats voor bedrijven, leefomgeving en ook als toeristische trekpleister verbeteren. Deze vergroting van een aantrekkelijke leefomgeving sluit heel goed aan bij de trend van stad naar land. De kosten van levensonderhoud liggen een stuk lager dan in de grote stad, wat in deze tijd van besparen een belangrijk gegeven is. Ook de kosten van bedrijfsruimtes zijn een stuk lager op het platteland. Die zijn in de grote stad vaak nauwelijks nog op te brengen voor startende ondernemers, terwijl er op het platteland juist veel ruimte vrijkomt – denk aan boerenschuren die leeg komen te staan. De trek naar het platteland al een echte trend, die rurbanisatie wordt genoemd.

Basis scenario twee:

	4	5
Scenario's TREND van STAD naar LAND		
Woonkwaliteit	420	259
Rust & Ruimte	284	284
Mobiliteit	280	309
Aanvullende behoefte woningen	984	852

Stap 1 en 2 resulteert in de volgende cijfermatige weergave van het mengpaneel:



- Doelwaarde (*in lijn met praktijk-monitoring*)
- Richtwaarde

Stap 1 en 2 in tabelvorm voor regiogemeenten voor de gehele planperiode:

		prognoses	scenario 1	scenario 2	scenario 3	sceanrio 4	sceanrio 5
Behaald	Doelwaarden	1.880	2.580	2.930	3.280	4.264	5.117
	A=20%	376	516	586	656	853	1.023
	B=40%	**752**	**1.032**	1.172	1.312	1.706	2.047
	C=60%	1.128	**1.548**	**1.758**	1.968	2.558	3.070
	D=80%	1.504	2.064	**2.344**	**2.624**	3.411	4.093
	E=100%	1.880	2.580	2.930	**3.280**	**4.264**	5.117

Adaptatie	Richtwaarden	1	2	3	4	5
		3484				
	B=40%		3999			
	C=60%			4542		
	D=80%				5084	
	E=100%					6609

n.t.b.

gerealiseerde woningen	*richtwaarde plancapaciteit*
	3484
n.t.b.	*n.t.b.*
892	3999
n.t.b.	*n.t.b.*
1653	4542
n.t.b.	*n.t.b.*
2484	5084
n.t.b.	*n.t.b.*
3772	6609
n.t.b.	*n.t.b.*

Den Helder	Schagen	Hollands Kroon	
39	1771	1674	3484
n.t.b.	*n.t.b.*	*n.t.b.*	*n.t.b.*
384	1853	1762	3999
n.t.b.	*n.t.b.*	*n.t.b.*	*n.t.b.*
748	1946	1848	4542
n.t.b.	*n.t.b.*	*n.t.b.*	*n.t.b.*
1111	2038	1935	5084
n.t.b.	*n.t.b.*	*n.t.b.*	*n.t.b.*
2133	2297	2179	6609
n.t.b.	*n.t.b.*	*n.t.b.*	*n.t.b.*

Afbeelding A: *per regiogemeente*



Voldoende woningen van goede kwaliteit

Woonakkoord: minimaal 5000 woningen in de Kop tot 2030

Behoefte is gebaseerd op:

- Autonome groei (eigen jeugd en ouderen, sociale huur, lokale behoefte)
- Economische gebonden inwoners (groei werknemers uit clusters faciliteren)
- Huisvesting arbeidsmigranten
- Overloop MRA
- aanbod nieuwe en bijzondere woonvormen

- Wij vinden het belangrijk om in deze behoefte te voorzien en de woningbouwproductie te versnellen.
- Wij hanteren: Sterke kernen, goede voorzieningen
- Wij bieden ruimte voor kleinschalige woningbouw in het landelijk gebied, aan de randen van de kern. Wij leveren lokaal maatwerk.

Uitgaande van de hierboven genoemde behoefte is er geen sprake van concurrentie, sterker: de regio heeft er belang bij dat er in alle gemeenten snel gebouwd gaat worden. In 2022/2023 herijken we de behoefte.

Woonakkoord: 5000 woningen in de Kop tot 2030

Dit bereiken we door als regio Kop van Noord-Holland een woonakkoord te sluiten met provincie, marktpartijen, corporaties en grote werkgevers zowel vanuit economie als vanuit de agri (i.v.m. arbeidsmigranten) waarin de urgentie en het versnellen door iedereen gevoeld wordt. Hiervoor is als eerste het opstellen van duidelijke randvoorwaarden nodig. Randvoorwaarden als mobiliteit, kwaliteit van de woningen, goede locaties, hoe te versnellen en goede monitoring. We weten niet wat er in de toekomst gebeurt dus bewegen we mee met de ontwikkelingen (adaptief programmeren). Ook leggen wij relaties met energietransitie en toerisme. Hierbij bieden we ook ruimte voor kleinschalige woningbouw in het landelijk gebied, aan de randen van de kern. Wij leveren lokaal maatwerk, voor de lokale behoefte.

Ook de kwalitatieve opgave, inclusief bestaande bouw, blijft prioriteit (bijzondere woonmilieus, woning typologieën, voor welke doelgroepen, energieneutraal, klimaatbestendig).

Wij willen het woonakkoord goed borgen in de bovenregionale schaal Holland boven Amsterdam. We willen graag optrekken met andere partners, zoals de MRA en het Rijk om te komen tot een woondeal. Ook in deze woondeal zijn de dwarsverbanden met de hierboven genoemde thema's zeer belangrijk.

Het woonakkoord maakt deel uit van het op te stellen Kwalitatief Woningbouwprogramma Kop van NH 2020- 2030. Dit betreft een voorzetting van een lopend programma en gaat gedetailleerd en dynamisch in op woningbouwprogrammering t.b.v. van ladderonderbouwingen en kwaliteitstoetsen. Wij gaan het KWK zo snel mogelijk en eenvoudig mogelijk opstellen tegelijkertijd met het starten van het uitwerken van het woonakkoord.

Het KWK en het Woonakkoord zien wij als integraal geheel en verwijzen naar elkaar.

'Sterke kernen, goede voorzieningen' is de basis die wij hanteren. Wat dit concreet betekent voor het voorzieningen niveau, bepalen we mede aan de hand van het KWK en het Woonakkoord.
Er zijn behoorlijke trends en ontwikkelingen op het gebied van wonen in de Kop van NH, zoals de technische revolutie, zorghulp irt wonen, vergrijzing en langer thuiswonen. Dat vergt een innovatieve kwalitatieve aanpak op basis van bijvoorbeeld doorstroming, bijzondere woonvormen etc.
Wij onderzoeken de mogelijkheid voor een gezamenlijk versnellingsprogramma, bijvoorbeeld vanuit een regionaal integraal team om alle projecten aan te jagen/ problemen op te lossen en monitoren wat de markt in zijn geheel doet.
Binnenstedelijk gaan we ook door met ontwikkelen. Met name binnen de gemeente Den Helder zijn daar nog volop mogelijkheden..

Bijlage 4 – totaalprogramma (excel): vertrekpunt regiogemeenten

Voor Bijlage 4 is de volgende legenda van toepassing:

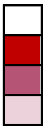
LEGENDA:



Hard
Medium
Zacht



Vertrouwelijke plannen



Binnen BSG
Buiten BSG
Deels BSG, deels Buiten BSG
Compensatie BSG



'in realisatie zijnde niet faseerbare plannen (gestapeld)'

Ter illustratie:

De getoonde lijsten betreffen een 'vertreklijst', hiermee wordt voldaan aan de provinciale regels. Gedurende de looptijd van het convenant zal er adaptief geprogrammeerd worden. Dit zal gaan resulteren in mutaties van de getoonde vertreklijst. De actuele lijst/ overzicht is, gedurende de looptijd, te raadplegen in www.plancapaciteit.nl.

Aanvullend is het ook van belang om te adresseren dat het totaalprogramma als doel heeft inzicht te geven in de aan de bestaande woningvoorraad '**toe te voegen**' woningen. Dit betekent dat er sprake is van een saldering: nieuw te bouwen woningen – te slopen woningen betreft totaalprogramma.

HOLLANDS KROON

postcode gebied	Plan naam	bi St (BSG)	bu St	Vertrouwelijk	Aantal te realiseren woningen	Aantal te slopen woningen	Saldo 2020 tot 2024 | KwK	Saldo 2020 tot met 2030 | KwK	Planstatus
Anna Paulowna	Elshof Zuid	ja		Nee	161	0	82	231	1A Onherroepelijk
Breezand	Groenhof Zuid	ja		Nee	45	0	15	45	1A Onherroepelijk
Breezand	Wallerstaete	ja		Nee	24	0	12	24	1A Onherroepelijk
Den Oever	Breehornstraat/Kapellehof	ja		Nee	19	0	19	19	1A Onherroepelijk
Hippolytushoef	Noorderlicht	Ja		Nee	64	66	-2	-2	1A Onherroepelijk
Kolhorn	Ansjoviskade	Ja		Nee	26		26	26	1A Onherroepelijk
t Veld	Plan 't veld Noord fase 1	Ja		Nee	60		60	60	1A Onherroepelijk
Wieringerwaard	De Hoop Fase 3	ja		nee	19		19	19	1A Onherroepelijk
Wieringerwaard	Sportlaan	Ja		nee	16	16	0	0	1A Onherroepelijk
Winkel	Winkelmadepark	ja		nee	92	116	-24	-24	1A Onherroepelijk
	Subtotaal Hard I						**207**	**398**	
t Veld	plan 't Veld	ja		nee	305		60	225	2A Vastgesteld plan/besluit
Wieringerwaard	De Hoop Fase 4	ja		nee	24		12	12	2A Vastgesteld plan/besluit
	Subtotaal Hard II						**72**	**249**	
	Totaal Hard						**279**	**647**	
Den Oever	Camping de Gest	ja		Nee	29		14	14	3 plan/besluit in voorbereiding
Wieringerwerf	Patrijsstraat	ja		Nee	42	40	2	2	3 plan/besluit in voorbereiding
Wieringerwerf	Sternstraat	ja		Nee	14	12	2	2	3 plan/besluit in voorbereiding
Anna Paulowna	Sportlaan	ja		Nee	30		30	30	3 plan/besluit in voorbereiding
Anna Paulowna	G.C. van Balen Blankenstraat	ja		Nee	24		24	24	3 plan/besluit in voorbereiding
Anna Paulowna	Smidsweg 55	ja		Nee	12		12	12	3 plan/besluit in voorbereiding
Hippolytushoef	Elft	ja		Nee	19		0	0	3 plan/besluit in voorbereiding
Middenmeer	Brugstraat/havenkade	ja		Nee	24	12	6	6	4 plan/besluit in voorbereiding
Nieuwe Niedorp	Oosterweg	nee		nee	15		7	7	5 plan/besluit in voorbereiding
Middenmeer	Brugstraat 1-5	ja		nee	50		0	0	6 plan/besluit in voorbereiding
Anna Paulowna	Molenvaart 12 en 14	ja		nee	24		24	24	7 plan/besluit in voorbereiding
Anna Paulowna	Seniorencomplex Molenvaart-Kruiszwin	ja		nee	47		0	47	8 plan/besluit in voorbereiding
Winkel	OBS De Zwerm	ja		nee	20		20	20	9 plan/besluit in voorbereiding
Anna Paulowna	Cornelis Keijzerlaan/postkantoor	ja		nee	12		12	12	12 plan/besluit in voorbereiding
Barsingerhorn	Heerenweg 128	ja		nee	12		0	0	13 plan/besluit in voorbereiding
	Totaal Medium						**153**	**310**	
Wieringerwerf	Verbindingsweg 2-4	ja		nee	30		0	30	4A potentiele locatie in visie
Wieringerwerf	Vertrouwelijk 1	ja		ja	15		15	0	4A potentiele locatie in visie
Winkel	Vertrouwelijk 1	ja		ja	200		0	100	4A potentiele locatie in visie
Anna Paulowna	Vertrouwelijk 4	nee		ja	300		0	75	4A potentiele locatie in visie
Breezand	Vertrouwelijk 1	Nee		ja	30		0	30	4A potentiele locatie in visie
Middenmeer	Kerkring 1	ja		nee	18		0	18	4A potentiele locatie in visie
Wieringerwerf	Vertrouwelijk 5	nee		ja	180		0	90	4A potentiele locatie in visie
Wieringerwerf	Terpweg	nee		nee	85		0	30	4A potentiele locatie in visie
Winkel	Vertrouwelijk 2	nee		ja	400		0	0	4A potentiele locatie in visie
Wieringerwerf	Vertrouwelijk 6	ja		nee	110	32	30	48	4A potentiele locatie in visie
Wieringerwerf	Knarrenhof (sternstraat/prinses marijke straat)	ja		nee	28		8	20	4A potentiele locatie in visie
Wieringerwerf	De Maaier	ja		nee	15		15	0	4A potentiele locatie in visie
	Totaal Zacht						**68**	**509**	
	Totaal niet regionaal af te stemmen plannen <11						**177**		

SCHAGEN

postcode gebied	Plan naam	bi St (BSG)	bu St	Vertrouwelijk	Aantal te realiseren woningen	Aantal te slopen woningen	Saldo 2020 tot 2024 | KwK	Saldo 2020 tot met 2030 | KwK	Planstatus
Callantsoog	Voorweg (Boskerpark)	ja	-	-	14	0	7	14	1A Onherroepelijk
Dirkshoorn	Oosterdijk, Dirkshorn-Zuid	ja	-	-	21	0	21	21	1A Onherroepelijk
Petten	Plein 1945 - Petten Plaza	ja	-	-	12	0	6	12	1A Onherroepelijk
Schagen	Nes Noord (fase 1t/m2)	ja	-	-	73	0	73	73	1A Onherroepelijk
Schagen	Laan 17	ja	-	-	25	0	25	25	1A Onherroepelijk
Schagen	Sportlaan/Regioplein	ja	-	-	46	0	46	46	1A Onherroepelijk
Schagen	Nieuwstraat, plan uitbreiding Makado	ja	-	-	14	0	0	0	1A Onherroepelijk
Schagen	de Veldwachter (Zuiderweg)	ja	-	-	124	0	55	124	1A Onherroepelijk
Sint Maarten	Rode Kool	ja	-	-	32	0	16	32	1A Onherroepelijk
t Zand	t Zand - Noord	ja	-	-	278	0	50	100	1A Onherroepelijk
Warmenhuizen	Centrumgebied	ja	-	-	11	0	11	11	1A Onherroepelijk
	Plan A	ja	-	ja	60	0	2	2	1A Onherroepelijk
	Subtotaal Hard						**312**	**460**	
Callantsoog	Denneweg/Duinroosweg	ja	-	-	17	0	17	17	3 plan/besluit in voorbereiding
Callantsoog	Abbestederweg 6	ja	-	-	20	0	20	20	3 plan/besluit in voorbereiding
Callantsoog	Helmweg 9 Brekers	ja	-	-	20	0	0	20	3 plan/besluit in voorbereiding
Oudesluis	Oude handbalvelden	ja	-	-	12	0	12	12	3 plan/besluit in voorbereiding
Schagen	Centrumontwikkeling Waldervaart	ja	-	-	120	0	0	60	3 plan/besluit in voorbereiding
Schagen	Nijverheidsstraat 3	ja	-	-	12	0	12	12	3 plan/besluit in voorbereiding
Schagen	Westerpark - plan huurwoningen	ja	-	-	35	0	35	35	3 plan/besluit in voorbereiding
Schagen	Nes Noord (fase 3)	ja	-	-	83	0	0	41	3 plan/besluit in voorbereiding
Schagen	Piet Ottstraat	ja	-	-	32	0	0	32	3 plan/besluit in voorbereiding
Schagen	Westerweg vd Voort Gorter en partners	ja	-	-	25	0	0	25	3 plan/besluit in voorbereiding
Schagerbrug	Schagerbrug - Grote Sloot (USP Gronden)	-	ja	-	40	0	40	40	3 plan/besluit in voorbereiding
Schagerbrug	B velden	ja	-	-	44	0	0	44	3 plan/besluit in voorbereiding
Sint Maartensbrug	Zoekgebied oude schoollocatie	ja	-	-	25	0	10	25	3 plan/besluit in voorbereiding
Tuitjenhorn	Delftweg 15 (Hazera locatie) 'Nieuwe Glas'	ja	-	-	60	0	60	60	3 plan/besluit in voorbereiding
Tuitjenhorn	Sint Jozefstraat	ja	-	-	12	0	12	12	3 plan/besluit in voorbereiding
Tuitjenhorn	Bogtmanweg	-	ja	-	80	0	20	40	3 plan/besluit in voorbereiding
Waarland	Veluweweg 44 loonbedrijf Bruin	ja	ja	-	35	0	25	35	3 plan/besluit in voorbereiding
Waarland	Ruimte voor Ruimte Beemsterboerweg	ja	-	-	15	0	0	15	3 plan/besluit in voorbereiding
Waarland	Bernadettehof	ja	-	-	12	0	12	12	3 plan/besluit in voorbereiding
Warmenhuizen	Dergmeerweg 46	ja	ja	-	60	0	0	30	3 plan/besluit in voorbereiding
Warmenhuizen	Remmerdel	-	ja	-	150	0	150	150	3 plan/besluit in voorbereiding
Warmenhuizen	Torenven	ja	-	-	21	0	21	21	3 plan/besluit in voorbereiding
	Plan B	ja	ja	ja	240	0	30	90	3 plan/besluit in voorbereiding
	Plan C	ja	ja	ja	400	0	30	110	3 plan/besluit in voorbereiding
	Totaal Medium						**506**	**958**	
	Plan D	ja	-	ja	40	0	0	0	4A potentiele locatie in visie
	Plan E	ja	-	ja	20	0	0	0	4A potentiele locatie in visie
	Plan F	ja	-	ja	50	0	0	25	4A potentiele locatie in visie
	Plan G	ja	-	ja	150	0	0	0	4A potentiele locatie in visie
	Plan H	ja	-	ja	250	0	0	0	4A potentiele locatie in visie
	Plan I	ja	-	ja	40	0	0	40	4B potentiele locatie optie
	Plan J	ja	-	ja	100	0	0	20	4A potentiele locatie in visie
	Plan K	-	ja	ja	23	0	0	23	4A potentiele locatie in visie
	Totaal Zacht						**0**	**108**	
	Totaal kleine plannen	ja	-				177	187	4A potentiele locatie in visie

DEN HELDER

postcode gebied	Plan naam	bi St (BSG)	bu St	Vertrouwelijk	Aantal te realiseren woningen	Aantal te slopen woningen	Saldo 2020 tot 2024 | KwK	Saldo 2020 tot met 2030 | KwK	Planstatus
Stad binnen de Linie Oost	Spoorstraat-Koningstraat	ja			120	50	30	120	1A Onherroepelijk
Stad binnen de Linie Oost	Molenplein fase 2	ja			20		10	20	1A Onherroepelijk
Stad binnen de Linie Oost	Halter Bellevue fase 2/3	ja			30		30	30	1A Onherroepelijk
Stad binnen de Linie Oost	Postkantoor	ja			10		10	10	1A Onherroepelijk
Stad binnen de Linie Oost	Spuistraat	ja			12		12	12	1A Onherroepelijk
Stad binnen de Linie Oost	V&D	ja			18		18	18	1A Onherroepelijk
Nieuw Den Helder west	Vechtstraat	ja			16	48	16	16	1A Onherroepelijk
Nieuw Den Helder west	Kasteel in Kreekpark	ja			39		39	39	1A Onherroepelijk
Nieuw Den Helder west	Tiny Houses	ja			25		25	25	1A Onherroepelijk
Julianadorp	Willem Alexanderhof	ja			350		180	350	1A Onherroepelijk
Julianadorp	Noorderhaven	ja			100		100	100	1A Onherroepelijk
	Subtotaal Hard I						**470**	**740**	
	Correctie sloop						**-98**	**-98**	
	Subtotaal Hard Ia						**372**	**642**	
Stad binnen de Linie Oost	Vinkenterrein	ja			32		20	32	2A Vastgesteld plan/besluit
Nieuw Den Helder West	IJsselmeerstraat fase 4	ja			24		10	24	2A Vastgesteld plan/besluit
	Subtotaal Hard II						**30**	**56**	
	Totaal Hard						**402**	**698**	
De Schooten	De Pijler (H. Treubstraat)	ja			13		13	13	3 plan/besluit in voorbereiding
Stad binnen de Linie West	De Windwijzer	ja			20		0	20	3 plan/besluit in voorbereiding
Nieuw Den Helder West	Meidoornstraat/J Verfailleweg	ja			32	53	10	32	3 plan/besluit in voorbereiding
Nieuw Den Helder West	Ijsselmeerstraat fase 2	ja			20		0	20	3 plan/besluit in voorbereiding
De Schooten	Den Helder Zuid (station)	ja			60		30	60	3 plan/besluit in voorbereiding
	Totaal Medium						**53**	**145**	
	Correctie sloop						**-53**	**-53**	
	Subtotaal Medium						**0**	**92**	
Nieuw Den Helder Oost	Bijlweg	ja			200		0	200	4A potentiele locatie in visie
Stad binnen de Linie Oost	Dijkzone	ja			200		0	200	4A potentiele locatie in visie
Stad binnen de Linie Oost	Ruyghweg/Spoorwegkade	ja			120		0	120	4A potentiele locatie in visie
Julianadorp	Julianadorp Langevliet		ja		200		0	200	4A potentiele locatie in visie
	Totaal Zacht						**0**	**720**	
	Totaal kleine plannen	ja	-				15	36	4A potentiele locatie in visie

Gemeente Texel

.txl

Woningbouwprogramma Texel 2020 - 2030



'Texels hoofdstuk'
Kwalitatief Woningbouwprogramma Kop van Noord-Holland 2020-2030 (KWK) / Regionaal Woonakkoord

Team Beleid
08 juni 2020, Status Ambtelijk concept, opmerkingen Provincie verwerkt

CONCEPT 08-06-2020

Inhoudsopgave

1. Inleiding 5
2. Korte beschrijving van de situatie op de Texelse woningmarkt 7
3. Wat doet Texel eraan om de woningnood op te lossen? 9
4. Welk maatschappelijk effect beogen we te bereiken op de Texelse woningmarkt en hoe monitoren we dat? 11
5. Om hoeveel woningen gaat het en waar worden deze woningen gebouwd? 13
6. Texel bouwt voor de toekomst 15
7. Gebruik maken van de Provinciale Versnellingsgelden voor woningbouwprojecten 17

CONCEPT 08-06-2020

1. Inleiding

Texel beoogt mede via het te sluiten regionale Woonakkoord met de provincie en de regionale woningbouwprogrammering (Kwalitatief Woningbouwprogramma Kop van Noord-Holland - KWK 2020 – 2030) te komen tot normalisering van de nijpende situatie op de woningmarkt. Dit Woningbouwprogramma Texel 2020 - 2030[1] moet leiden tot:

- Kortere wachttijden voor een sociale huurwoning;
- Terugdringen kwalitatieve mismatch door toevoegen betaalbare koop (starter/gezin/senior).

Texel geeft invulling aan de woningbehoefte[2] en dat is niet gelijk aan de woningvraag. Dit betekent dat er gekeken wordt naar de bevolkingssamenstelling in relatie tot de woningvoorraad en niet naar individuele vraag naar bijvoorbeeld grote dure (vrijstaande) woningen, vaak met een aparte vleugel voor logies met ontbijt. Er wordt ook niet gebouwd voor '65 plussers van de overkant die hun oude dag op Texel willen doorbrengen'.

Al langere tijd beschikt Texel door haar andersoortige woningmarkt over een '***status aparte***'[3], in het regionale woningbouwbeleid[4].

Texel heeft als eiland een uniek karakter en dat werkt ook door op de woningmarkt. Huizen zijn duurder en er is een tekort aan sociale en middel-dure huurwoningen. Ook de vergrijzing is groter dan in de omliggende gemeenten. Dit betekent dat veel vacatures door mensen van buiten Texel moeten worden ingevuld. Daarnaast is betaalbare woonruimte nodig voor jonge Texelaars en Texelse gezinnen. De Provincie heeft begrip voor de situatie op Texel en steunt dat Texel aan de slag gaat met een eigen woningbouwprogramma, dat meegenomen wordt in de regionale afspraken: Het Convenant Regionale samenwerkingsafspraken woningbouw van de Kop van Noord-Holland 2020-2030 (KWK) (gereed zomer 2020) en het regionale woonakkoord[5] (wordt 2e helft 2020 opgesteld). Ondanks dat er geen directe regionale samenhang is tussen de woningmarkt van Texel en de woningmarkten van Den Helder, Hollands Kroon en Schagen, hecht de gemeente Texel in breder verband aan goede regionale samenwerking en ziet het Texelse hoofdstuk daarom als onderdeel van de regionale woningbouwprogrammering (KWK 2020 - 2030) en het regionale woonakkoord met de Provincie.

Gelet op de nijpende woningmarktsituatie, die hieronder geschetst wordt en het gegeven dat er geen directe regionale samenhang is, moet en kan het 'Texelse hoofdstuk' in de eerste helft van 2020 gemaakt worden.

CONCEPT 08-06-2020

1 Woningbouwprogramma Texel 2020 – 2030 dient mede ter uitvoering en verfijning van de Woonvisie Texel (2016) en het Actieplan Wonen (2019).

2 Dit begrip moet ruim worden opgevat: het omvat bijvoorbeeld ook de behoefte van nieuwe inwoners die vanwege hun werk op Texel gaan wonen.

3 Regionaal Actieprogramma Wonen 2017 – 2020: Texel heeft een lokaal georiënteerde woningmarkt en summiere uitwisseling met de regio. De migratiecijfers tonen aan dat er geen relatie bestaat tussen de woningbouwproductie op Texel en de woningbouwproductie in de regio. De behoefte van de lokale bevolking staat dan ook voorop in de ontwikkeling van productie. Het hoge recreatieve gebruik van tweede woningen maakt des te meer dat de woningmarkt op Texel uitzonderlijk en grotendeels onafhankelijk functioneert van de regio. Texel werkt in regionaal verband samen aan (regionale) duurzaamheidsopgaven en levensloopbestendigheid en het verkennen van optimale huisvesting van tijdelijke werknemers. De regiogemeenten stemmen in met de exceptionele positie van Texel.

4 Texel maakt geen gebruik van het kwalitatieve afwegingskader zoals dat in het vorige KWK is ontwikkeld voor de Kop van Noord-Holland. Dit afwegingskader was destijds bedoelt om te komen van een situatie van over-programmering, naar een meer realistische programmering. Zodat er plannen geschrapt konden worden en alleen de beste woningbouwplannen overbleven. Die daardoor ook een grotere kans maakten om daadwerkelijk gerealiseerd te worden. Inmiddels is de situatie veranderd. Zowel op de woningmarkt (geen crisis meer maar juist woningnood) als in de woningbouwprogramma's. Er is geen sprake meer van over-programmering. Op Texel heeft het probleem van de over-programmering waardoor de realisatie stokte, niet gespeeld. De Texelse woningmarkt/woningvoorraad en de problematiek is overzichtelijk en duidelijk. De gemeente zit stevig aan het stuur, doordat nagenoeg alle ontwikkellocaties eigendom van de gemeente zijn. De gemeente kan dus zelf gewoon de gewenste kwaliteit programmeren, en heeft geen behoefte aan een toetsingskader met criteria om te kiezen welke plannen wel of niet door kunnen gaan. De gemeente kent de behoefte, de markt en de wensen en stemt daar zo goed mogelijk het programma op af (na overleg met Woontij, de bewonersvereniging en de dorpscommissies).

5 Woonagenda Provincie Noord – Holland 2020 – 2025, p. 24

Het Woningbouwprogramma Texel 2020 – 2030 is niet in beton gegoten, maar kan gaandeweg aangepast worden als blijkt dat dat nodig is. Bijvoorbeeld als gevolg van overleg met dorpscommissies en omwonenden.



CONCEPT 08-06-2020

2. Korte beschrijving van de situatie op de Texelse woningmarkt

1. Er is een groot tekort aan sociale huurwoningen[6]. Dit merken we aan het feit dat er een gemiddelde wachttijd bij Woontij is van 5,5 jaar, oplopend tot 8 jaar. 1.700 woningzoekenden bij Woontij, waarvan 500 actief woningzoekenden.[7] Gezien de eilandsituatie is dat absoluut onacceptabel. Er is voor de Texelse inwoners geen uitwijkmogelijkheid naar een andere gemeente.
2. Er is een tekort aan middel-dure huur[8].
3. Er is onvoldoende aanbod van betaalbare koopwoningen voor jonge Texelaars en Texelse gezinnen (lage- en middeninkomens)[9]. De markt zit op slot en de prijzen blijven boven-proportioneel stijgen. Ook kleine slecht onderhouden huizen gaan weg voor de hoofdprijs[10].
4. Er is sprake van een kwalitatieve mismatch in het totale woningaanbod: er zijn ruim 1.000 betaalbare woningen tekort ten opzichte van het inkomen van de huishoudens op Texel[11];
5. Het tekort is verder versterkt door het succesvolle rijksbeleid om 65 plussers langer zelfstandig thuis te laten wonen, hetgeen als gevolg heeft dat er nog minder woningen vrijkomen.
6. Om op de Texelse woningmarkt een situatie te bereiken waarbij sprake is van meer evenwicht en redelijke wachttijden zijn tot 2030 naar verwachting 500-1000 extra woningen nodig[12]

Kwalitatieve Mismatch: Notitie STEC: Belang huisvestingsverordening d.d. 4 juni 2019

	Vraag	Aanbod
Lage inkomens	3.095	2.060
Midden inkomens	755	710
Hoge inkomens	2.465	3.525
Totaal	**6.315**	**6.295**

De Texelse woningmarkt heeft dus een groot tekort aan sociale huurwoningen. Daarnaast is er ten opzichte van de Noordkop op Texel sprake van dure koopwoningen van matige kwaliteit. De hoge prijzen maken onderhoud en verduurzaming lastig, 'het geld gaat op aan de hypotheek'. Dit wordt ernstig versterkt door de eilandpositie. Er is geen uitwijkmogelijkheid naar woningen elders.

Effect

Dit merken we aan het niet kunnen invullen van vacatures. In branches waar dit hoognodig is voor maatschappelijk functioneren: zorg, onderwijs, overheid, politie, toerisme[13]. De behoefte aan woningen overstijgt daarmee de geprognotiseerde stijging van de huishoudens in de periode 2020 – 2030.[14]

CONCEPT 08-06-2020

6 Woontij 'Een huis voor iedereen' concept d.d. 16 januari 2020

7 Hierbij speelt ook de huisvesting van vergunninghouders (voorheen statushouders). Vanuit de Provincie krijgt de gemeente jaarlijks een wettelijke taakstelling die extra druk legt op het zeer schaarse aanbod van sociale huurwoningen.

8 Rapport STEC: Middel-dure huur op Texel in beeld d.d. 17-02-2016

9 Notitie STEC: Notitie belang huisvestingsverordening d.d. 4 juni 2019

10 Makelaarsoverleg d.d. 18 december 2019

11 Dat wil niet zeggen dat deze 'dure woningen' leeg staan. In de praktijk worden ze vaak bewoond door mensen die deze woning gelet op hun inkomensniveau per heden niet zouden kunnen aankopen.

12 Woontij 'Een huis voor iedereen' concept d.d. 16 januari 2020

13 Als voorbeeld kunnen hier OSG De Hogeberg (VO) en Omring (zorginstelling) genomen worden. Deze instellingen hebben grote moeite hun vacatures te vervullen, mede als gevolg van het huisvestingsprobleem. Inmiddels heeft Woontij (wooncorporatie) maatwerkafspraken gemaakt met deze instellingen voor het gebruik van zgn. 'economiewoningen'. Dit moet als noodoplossing worden beschouwd, omdat hierdoor extra druk komt op het zeer schaarse aanbod van sociale huurwoningen. Ook in de toerismesector speelt dit probleem, er zijn ondernemers die hierdoor bijvoorbeeld een dag in de week hun zaak niet opendoen of een deel van hun terras sluiten. Overigens is het aantal 'toeristische bedden' gemaximeerd, juist om Texel ook mooi en leefbaar te houden.

14 Bevolkingsprognose Noord-Holland 2019 - 2040 d.d. 21 augustus 2019.

3. Wat doet Texel eraan om de woningnood op te lossen?

A. Effectief inzetten bestaande woningvoorraad

- Huisvestingsverordening (oktober 2019)[15];
- Recreatieve verhuur van permanente woningen is niet toegestaan (bestemmingsplan);
- Strakke handhaving op recreatieve verhuur van permanente woningen;
- Woontij stimuleert 'doorstroming' met huurbevriezing en huiskostenvergoeding. Teneinde senioren te stimuleren hun eengezinswoning in te ruilen voor een meer passende kleinere woning;
- Economiewoningen: Woontij maakt het mogelijk dat werkgevers een 'huurrecht' kopen. Dit helpt om medewerkers aan te kunnen trekken, maar deze moeten wel binnen redelijke termijn (maximaal drie jaar) door kunnen stromen naar de reguliere woningvoorraad[16];
- Tubantia: Woontij heeft een voormalig hotel omgebouwd naar appartementen voor spoedzoekers als tussenoplossing;
- Ondersteunen van initiatieven voor de huisvesting van (seizoens)personeel zodat hiervoor geen 'reguliere woningen' worden ingezet;
- Blijverslening[17] (SVn);
- Stimuleringslening Energie-neutrale woningen (SVn)[18];
- Renteloze lening voor zonnepanelen (SVn) (in voorbereiding).

Verder is het – hoewel eigenlijk niet gewenst – inmiddels toegestaan om met ontheffing tijdelijk 'permanent gebruik' te maken van een recreatief opstal, mits dat niet is gelegen op een recreatiepark. Dit beschouwt de gemeente als 'flex-woningen' die kunnen voorzien in acute nood (spoedzoekers).

B. Versnelling nieuwbouw

Het effectief inzetten van de bestaande woningvoorraad is niet voldoende, er dienen snel woningen te worden gebouwd.

Hoofdcategorieën:

1. sociale en middel-dure huur;
2. goedkope en middel-dure koop.

Vertrekpunten bij deze woningbouw:

- Goede stedenbouwkundige inpassing, géén aantasting landschappelijke waarden;
- Streefverhouding: ca. 70% sociaal / 30% vrije sector (waar mogelijk via CPO en middel-dure huur)[19];

CONCEPT 08-06-2020

[15] Alle woningen onder de € 600.000 kunnen alleen bewoond worden door mensen met een economische of maatschappelijke binding aan Texel, ook de sociale huur valt hieronder. Er is meer concurrentie op de markt nodig, toevoegen van kwalitatief aanbod gaat zorgen voor beweging in de markt. Het 'ingrijpen in de markt' via een huisvestingsverordening is een instrument dat overheden terughoudend moeten toepassen en geldt altijd slechts voor 4 jaar. Het mag enkel worden toegepast als er sprake is van een aantoonbare schaarste op de woningmarkt, die leidt tot een onevenredig nadeel voor bepaalde groepen woningzoekenden. De wet geeft aan dat tegelijkertijd met het invoeren van een huisvestingsvergunningsstelsel, de gemeente aan moet geven wat er gedaan wordt om deze schaarste op te heffen, zodat de woningmarkt naar een meer evenwichtige situatie toe kan groeien. Met als oogmerk dat daarna de huisvestingsvergunning niet langer nodig is.

[16] 4 van deze economiewoningen zijn tijdelijke 'off the grid' modulaire flex-woningen. In het project Waaldereind worden op korte termijn nog 13 economiewoningen gerealiseerd.

[17] De blijverslening kan worden aangevraagd om een woning te verbouwen, te verbeteren of te verduurzamen en is bedoeld voor bewoners met een zorgvraag die aanpassing van de woning vereist en voor bewoners die hun woning levensloopbestendig willen maken zodat ze op comfortabele wijze zelfstandig kunnen blijven wonen.

[18] De Stimuleringslening Energie-neutrale woningen kan worden aangevraagd voor het geheel energieneutraal maken van de eigen woning. Op dit moment wordt onderzocht de regeling te verbreden zodat deze ook voor één of enkele duurzaamheidsmaatregelen kan worden aangevraagd.

[19] Deze streefverhouding wordt toegepast op het totale woningbouwprogramma, voor specifieke bouwlocaties kan er sprake zijn van een andere verhouding (maatwerk). Hierbij speelt ook de financiële haalbaarheid van de betreffende grondexploitatie. Middel-dure huur zal verder betrokken worden in de prestatieafspraken met Woontij voor 2021 en verder.

- Bij programmering mede inzet op:
  - levensloopbestendige woonconcepten voor 65 plussers met zorgvoorzieningen en in de nabijheid van andere voorzieningen (mede met oog op doorstroming);
  - geschikte woningen voor kleine/eenpersoonshuishoudens;
  - Innovatief: Duurzaam en circulair[20] en deels flexibel/verplaatsbaar (met het oog op mogelijke toekomstige huishoudingsdaling, ambitie voor de sociale huurwoningen is minimaal 25% flexibel/verplaatsbaar);
  - Bijdrage woning en omgeving aan positieve gezondheid;
  - De wens van jongeren en senioren om 'in hun eigen dorp' te kunnen blijven wonen hetgeen bijdraagt aan de leefbaarheid van de dorpen (robuuste kernen[21] en een gezonde mix van jong en oud.

Bij de vrije sector koopwoningen op de woningbouwlocaties in eigendom van de gemeente zal via de koopovereenkomst/uitgifteovereenkomst een zelfbewoningsplicht worden opgelegd. Op welke wijze dit zal gebeuren is in uitwerking.

-06-2020



[20] Hierbij dient een goede balans te worden gevonden tussen de financiële haalbaarheid van de betreffende grondexploitatie/de betaalbaarheid van woningen en circulariteit/duurzaamheid.

[21] Woonvisie Texel (2016).

4. Welk maatschappelijk effect beogen we te bereiken op de Texelse woningmarkt en hoe monitoren we dat?

Beoogd maatschappelijk effect:

1. Wachtlijsten voor een sociale huurwoning van gemiddeld maximaal 2 jaar;
2. Afname kwalitatieve mismatch;
3. De Texelse woningmarkt vormt geen belemmering voor het accepteren van een (vaste) baan;
4. Jongeren en senioren kunnen 'in hun eigen dorp' blijven wonen;
5. Terugdringen wonen in de illegaliteit (boerenschuren, bedrijfsgebouwen op bedrijventerreinen).

Op bovenstaand maatschappelijk effect gaan we sturen. Het toevoegen van woningen moet bijdragen aan het beoogd maatschappelijk effect. Hiervoor monitoren we de woningmarkt.

Tweejaarlijks wordt er gemonitord op het gewenst maatschappelijk effect aan de hand de navolgende indicatoren:

- Kortere wachttijden voor een sociale huurwoning;
- Afname kwalitatieve mismatch;
- Afname marktdynamiek;
- Toename woningen (realisatie Woningbouwprogramma Texel (2020 - 2030).

Monitoring[22] door:

- Wachtlijstgegevens van Woontij;
- Woningmarkt- en voorraadgegevens;
- Enquêtes grote werkgevers (OSG De Hogeberg, Omring, De Krim, NIOZ en de gemeente).
- Enquêtes dorpscommissies;
- Gegevens Team Handhaving.

Bijlage 1: Factsheet Monitoring Texels Woningbouwprogramma 2020 - 2030.

Zoals boven aangegeven dient nieuwbouw bij te dragen aan het 'beoogd maatschappelijk effect'. De aanzienlijke gemeentelijke grondpositie stelt de gemeente in staat om (bij) te sturen op het moment dat de situatie op de woningmarkt aanzienlijk verandert.[23]

CONCEPT 08-06-2020

[22] Gelet op de 'op zichzelf staande/anders-soortige woningmarkt' van Texel is hiermee op relatief eenvoudige wijze een goed beeld beschikbaar.

[23] De gemeente heeft dit eerder gedaan. De locatie waar nu de Tuunen wordt gerealiseerd was van oudsher een uitbreidingslocatie, die op een gegeven moment door de gemeente is afgewaardeerd naar 'agrarische grond'. Pas toen de woningmarkt daar echt om vroeg is de grond weer in exploitatie genomen.

5. Om hoeveel woningen gaat het en waar worden deze woningen gebouwd?

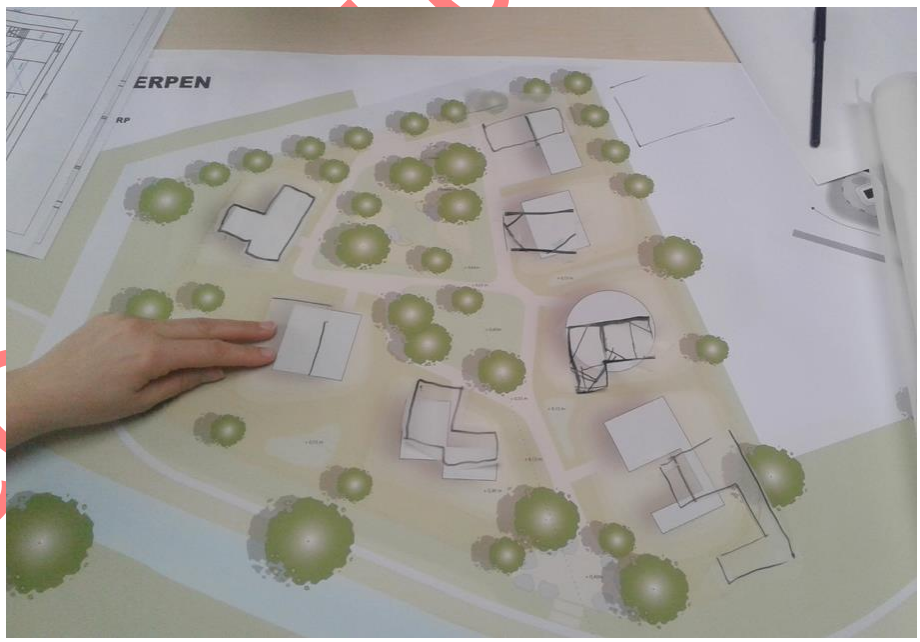
In het 'Overzicht Woningbouw Texel' (bijlage 2) is op basis van een globale programmering volgens de gemeentelijke uitgangspunten vastgelegd, waar en hoeveel woningen er in de periode 2020 – 2030 worden gebouwd. Het overzicht bevat de woningbouwplannen bovenop de huidige KWK woningbouwplannen (allen in uitvoering).

A. Hoeveel woningen?

Het Overzicht Woningbouw Texel biedt ruimte voor de bouw van ca. 440 woningen (waarvan ca. 300 sociale huurwoningen[24]) voor het grootste deel binnen 'bestaand stedelijk gebied' (BSG). Op de meeste locaties is de gemeente grondeigenaar en is de planologie al passend. De gemeente zit daarmee stevig aan het stuur bij fasering en de invulling van de woningbehoefte (soort en kwaliteit). Dit wordt versterkt door de goede samenwerking tussen Woontij en de gemeente via de prestatieafspraken en periodiek overleg (ook met de bewonersvereniging). Daarnaast is er 2 keer per jaar overleg met de lokale makelaars.

B. Waar?

Drie kleinschalige locaties bij de dorpen: De Cocksdorp, Oosterend en Oudeschild. In deze dorpen zijn er geruime tijd nagenoeg geen woningen gebouwd. Voor de leefbaarheid en om te voorzien in de autonome behoefte is dit wel wenselijk. De dorpscommissies is toegezegd dat deze locaties bestuurlijke prioriteit hebben. Daarnaast vooral inbreilocaties in Den Burg en Den Hoorn. Verder een potentiële locatie bij De Koog.



C 08-06-2020

[24] Woontij: Een huis voor iedereen, concept d.d. 16 januari 2020. Woontij heeft een streefaantal van ca. 1.750 huurwoningen in 2030 (een toename van ca. 340 t.o.v. 1 januari 2020), gebaseerd op kennis en ervaring met de lokale woningmarkt en te verwachten ontwikkelingen.

6. Texel bouwt voor de toekomst

De aantrekkelijke eilandsituatie zal altijd zorgen voor vraag naar woningen bij een bepaalde groep mensen (gezonde lucht, natuur, rust, ruimte). Daarnaast is toekomstige prijsdruk - gelet op de noodzaak tot woningverbetering en verduurzaming - wenselijk. Verder zal een deel van de te bouwen woningen van Stichting Woontij verplaatsbaar zijn (modulaire bouw). Op termijn kan Stichting Woontij woningen op andere locaties die einde levensduur zijn vervangen door deze verplaatsbare woningen.





7. Gebruik maken van de Provinciale Versnellingsgelden voor woningbouwprojecten

Voor Texel als kleine gemeente is het een opgave om meerdere bouwplannen/projecten tegelijk in uitvoering te nemen. Doel is om het grootste deel van het Woningbouwprogramma Texel 2020 – 2030 in de periode 2020 – 2025 gerealiseerd te hebben. Daarom wil de gemeente een beroep doen op de versnellingsgelden van de Provincie, om extra uren projectleiding aan te trekken om de woningbouwprojecten te begeleiden. Dit woningbouwprogramma geeft mede onderbouwing voor het gebruikmaken van de versnellingsgelden.

Binnen bovenstaande 'algehele versnelling' geeft Texel eerste prioriteit aan:

- De Cocksdorp – ca. 43 woningen (verlengde van Schipper Boonstraat);
- Oudeschild – ca. 40 woningen (locatie voormalige voetbalveld);
- Oosterend – ca. 25 woningen (achter dorpshuis De Bijenkorf).

06-2020



Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4795
Extern Zaak ID	1503690
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	49
Omschrijving	Mobiliteit: Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer 2020-2021 (C-agenda M&B 30-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

Als gevolg van de coronamaatregelen reizen veel minder mensen met het openbaar vervoer, waardoor de vervoerders reizigersinkomsten mislopen. De rijksoverheid stelt voor 2020 en de eerste helft van 2021 een beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer aan de vervoerders beschikbaar. Deze vergoeding compenseert een groot deel van de gederfde reizigersinkomsten als gevolg van de coronacrisis. De beschikbaarheidsvergoeding wordt via de concessieverleners aan de vervoerders uitgekeerd. Daarvoor moeten de concessiedocumenten voor de Noord-Hollandse OV-concessies worden aangepast.

Provincie Noord-Holland

Aan
Provinciale Staten
Kopie aan

Uw contactpersoon
Lody Warmerdam
BEL/MOB

Lody.warmerdam@noord-holland.nl

Betreft: Vervoerplannen OV-concessies 2021

Memo

2 november 2020

Met dit memo informeren wij u over de wijzigingen van het vervoerplan 2021 voor de drie Noord-Holland concessies. De wijzigingen die worden doorgevoerd in het vervoersaanbod, de uitgangspunten die daarbij zijn gehanteerd en overige kostenbesparingen die Connexxion doorvoert, zijn het directe gevolg van de Beschikbaarheidsvergoeding OV2021 waar het rijk tussen de 93% tot 95% van de kosten vergoed. Er is, samen met de vervoerder, gezocht naar pakket van maatregelen welke een kostenbesparing voor Connexxion van 5 tot 7% oplevert.
Wijzigingsvoorstellen in het vervoersaanbod worden per concessie verwerkt in de dienstregeling 2021, die op 3 januari 2021 ingaat en in elk geval gereden wordt tot 28 maart 2021.

Naast aanpassingen in de dienstregeling hebben wij Connexxion verzocht om ook andere voorstellen te doen voor kostenbesparingen (binnen de kaders van de concessiebesluiten). Daarbij wordt gezamenlijk gekeken naar grote zaken zoals aanvullende overnameregelingen voor bussen maar ook naar kleinere zaken die door Connexxion zijn aangeboden bij inschrijving, maar die van weinig tot geen meerwaarde zijn voor de reiziger, dan wel dat deze zaken door de tijd inmiddels zijn achterhaald. Voorbeelden hiervan zijn investeringen in eigen app's (achterhaald door de landelijke ontwikkelingen op het gebied van MaaS), speciale kaartsoorten voor toeristen (achterhaald door komst e-ticket en nieuwe OV betalen) etc.
De besparingen die hiermee gerealiseerd worden kunnen gebruikt worden om de achterblijvende reizigersopbrengsten te compenseren zonder dat dit ten koste gaat van het voorzieningenniveau.

Connexxion heeft, in nauwe samenspraak met de provincie, gezocht naar mogelijkheden om het vervoersaanbod in de dienstregeling 2021 af te schalen op plaatsen of momenten waar de vervoersvraag dit rechtvaardigt omdat de vraag achterblijft bij het aanbod. Een aantal buslijnen van Connexxion in Haarlem-IJmond, Noord-Holland Noord en Gooi en Vechtstreek gaan vanaf 3 januari 2021 minder vaak rijden. Ook rijden sommige spitslijnen en nachtlijnen niet meer. Dit om te voorkomen dat bussen leeg/met heel weinig reizigers rondrijden. Er worden geen buslijnen helemaal geschrapt (uitgezonderd een nachtlijn in Noord-Holland Noord), zodat alle gebieden met het OV bereikbaar blijven. Het totaal van maatregelen (aanvullende zaken en minder dienstregelingsuren) dekt om en nabij het tekort van Connexxion in 2021 van ca. 5 – 7%.

Belangrijkste uitgangspunten voor de vervoerplannen 2021 die door de provincie aan Connexxion zijn meegegeven;

1. Uitgangspunt zijn maatregelen die niet te zeer ingrijpen op het aanbod voor de reiziger;
2. Tweede uitgangspunt is het bestaande Programma van Eisen (PvE) voor de concessies NHN en HIJ. In het PvE staan de minimale eisen op vervoergebied in de concessies. Voor de concessie G&V is het nieuwe PvE als uitgangspunt genomen, om al in te spelen op de veranderingen die vanaf Fase 2 van de nieuwe concessie sowieso gaan plaatsvinden. In overleg met de provincie kan hier van afgeweken worden;
3. De verschillende vervoerplannen spelen in op de reizigersontwikkeling in de concessie (omvang, spreiding) en houden rekening met de ontwikkeling van de coronacrisis. Het voorkomt een te veel aan aanbod op plaatsen waar de vraag ontbreekt (lege bussen);
4. In de verschillende vervoerplannen wordt flexibiliteit ingebouwd, om tussentijds snel op- en af-te schalen.
5. De vervoerplannen zijn zodanig opgebouwd dat er na de coronacrisis weer op passende wijze opschaling kan plaatsvinden op lijnen die groei laten zien of waar deze mag worden verwacht (conform de doelstellingen van het Toekomstbeeld OV 2040);
6. De vervoerplannen geven de concessiehouder zicht op een financieel gezonde(re) concessie.

Concreet heeft dit geresulteerd in drie vervoerplannen waarbij het voorzieningenniveau (het aanbod van dienstregeling uren) met ongeveer 5% per concessie (voor HIJ gaat het om ongeveer 17.000 dienstregeling uur op jaarbasis, voor G&V om 9.300 dienstregeling uur en voor NHN om 16.000 dienstregeling uur) wordt afgeschaald. Op hoofdlijnen betekent dit per concessie:

<u>Concessie Haarlem-IJmond (HIJ)</u>

Lijn	Maatregel
2	Opheffen 2 ochtend schoolritten in Haarlem-Noord van (6x -> 4x per uur in de ochtendspits)
2	Minder ritten op zaterdag (4x -> 2x per uur) over de hele dag
3	Minder ritten Haarlem (-Noord) in spits op werkdagen (8x -> 4x per uur) en zaterdag- en zondagmiddag en 's avonds (4x -> 2x per uur). In Haarlem Noord rijden ook lijn 73 en 385 als alternatief.
4,9,14	Aangepaste route van lijn 14 in Heemstede en lagere frequentie (2x -> 1x per uur) hele dag.
8	Het aantal ritten word afgestemd op actuele vervoersomvang van Hogeschool en NOVA-college
15, 81	Gewijzigde route lijn 15 in Haarlem Waarderpolder en inzet elektrische bussen
73	lagere frequentie Haarlem Noord (4x -> 2x per uur 's avonds en op zondag).
385	Lagere frequentie in de spitsen (van 8x naar ca. 6x per uur) in de daluren (6x -> 4x per uur)

680	Twee minder intensief gebruikte scholierenritten opheffen (alternatief is lijn 80).
N80	Lagere frequentie in de nacht van zaterdag op zondag (2x -> 1x per uur)
244	Tijdelijk stopzetten van de pilot Haarlem Noord-Amsterdam Zuid (samen met VRA), alternatief is lijn 346.

Naast de aanpassingen in de concessie HIJ zal ook de Vervoerregio Amsterdam (VRA) aanpassingen doorvoeren in de concessie Amstelland-Meerlanden, die grote verwevenheid kent met de concessie Haarlem-IJmond. Vooralsnog zitten deze vooral in aanpassing van frequenties van R-net lijnen.

<u>Concessie Noord-Holland Noord (NHN)</u>

Lijn	Maatregel
28	Op Texel: aansluitende rit op tussenboot Teso vervalt, van 2x -> 1x per uur op dagen dat tussenboot vaart. Op andere dagen blijft frequentie 1x p/u
33	In Den Helder: aansluitende rit op tussenboot Teso vervalt, van 2x -> 1x per uur op dagen dat tussenboot vaart. Op andere dagen blijft frequentie 1x p/u
132/232	Frequentie spitsen van 4x -> 2x per uur tussen Andijk en Wervershoof
133	Frequentie spitsen van 4x -> 2x per uur tussen Wognum en Hoogwoud
134	Ritten op zaterdag vervallen, alternatief is lijn 135(gelijk aan de situatie tijdens de vakantieperiode wanneer lijn 134 al langer niet meer rijdt).
151/251	Frequentie van 4x -> 2x per uur , wel doorrijden tot Energy&Health campus
156	Deel waar lijn 156 parallel rijdt aan lijn 157 (Warmenhuizen-Tuitjenhorn) vervalt
157	Minder ritten in spitsen van 4x -> 2x per uur
162	Frequentie van 4x -> 2x per uur uitgezonderd spitsen
165	Frequentie spitsen van 4x -> 2x per uur
166	Frequentie spitsen van 4x -> 2x per uur
166	Frequentie zondag van 2x -> 1x per uur
167	Frequentie zaterdag van 2x -> 1x per uur
660	Minder ritten, frequentie en tijden afgestemd met scholen (Hoge School)
N69	Opheffen (nachtlijn)
133	Frequentie van 4x -> 2x per uur in spitsen
157	Frequentie van 4x -> 2x per uur in spitsen
N60	Ritten vrijdag vervallen,1 rit minder op za (nachtlijn)

<u>Concessie Gooi en Vechtstreek (G&V)</u>

Voor de concessie G&V geldt dat een aantal aanpassingen dat gepland stond voor juli 2021 (start nieuwe concessie) en december 2022 (start fase 2 van de nieuwe concessie) naar voren wordt gehaald. Dit betreft met name aanpassingen in het stadsnet Hilversum en in mindere mate het streeknet. Daarnaast wordt geprobeerd een aantal verbeteringen naar voren te halen (per juli 2021), dit betreft de nieuwe verbinding Huizen-Utrecht Uithof (spitslijn 200) en de nieuwe verbinding Huizen-Amsterdam Zuid (spitslijn 221).

Deze lijnen zouden eigenlijk pas in 2023 gaan rijden, met het eerder starten hopen we meer/nieuwe reizigers te trekken in de concessie G&V. Overigens zijn we voor het eerder starten van lijn 221 afhankelijk van goedkeuring door de VRA. Hierover vinden nog gesprekken plaats.

Lijn	Maatregel
2	Stadsdienst Hilversum, lagere frequentie daluren (9-16 uur) van 2x -> 1x per uur
3	Stadsdienst Hilversum, lagere frequentie van 2x -> 1x per uur
100	Lagere frequentie middagspits tussen Blaricum en Hilversum (3 ritten minder)
100/101	Dal frequentie (9-16 uur ma/vr) 4x -> 2x per uur
104	frequentie za/zo overdag van 2x -> 1x per uur
107	Dal frequentie van 2x -> 1x per uur
209	Opheffen tegenspitslijn Bijlmer-Laren (2 ritten)
320	Lagere spitsfrequentie van 8x -> 6x per uur
320	Lagere spitsfrequentie Blaricum-Hilversum (opheffen 7 tegenspitsritten, blijft kwartierdienst over)
200	Eerder starten verbinding naar Utrecht Uithof (per juli 2021)
221	Eerder starten verbinding naar Amsterdam Zuid (per juli 2021)

Vervoerplanprocedure 2021

Normaal staat er voor een vervoerplanprocedure een doorlooptijd van 8 maanden (vastgelegd in de verschillende concessiebesluiten). Doordat pas in september duidelijk werd verkregen over de voortzetting van de BVOV in 2021 kende de vervoerplanprocedure 2021 noodgedwongen een doorlooptijd van slechts 3 maanden.
In deze afgelopen maanden is er overleg geweest met gemeenten, scholen, Rocov en andere stakeholders over de inhoud van de verschillende vervoerplannen en de voorgenomen wijzigingen. Na vaststelling van de vervoerplannen zal, zoals landelijk voor nagenoeg alle concessies is afgesproken, per 3 januari de nieuwe dienstregeling ingaan.

Adviezen gemeenten/Rocov

De gemeenten en Rocov hebben in zeer korte tijd advies gegeven op de verschillende vervoerplannen. Op hoofdlijnen hebben Rocov en gemeenten ingestemd met de vervoerplannen. Partijen begrijpen dat het vanwege het beperkt aantal reizigers noodzakelijk is om af te schalen. De belangrijkste opmerkingen die gemaakt zijn betreffen het weer opschalen van de dienstregeling wanneer de reizigersaantallen weer aantrekken, de afstemming van lijnen op parallelle trajecten en de inspanningen die gedaan moeten worden na de corona crisis om reizigers weer terug te krijgen in het OV.

Met de scholen is afgesproken de inzet van met name scholierenlijnen steeds af te stemmen op de ontwikkelingen in het onderwijs. Hiertoe zullen Connexxion en scholen regelmatig overleg voeren.

Verdere proces

Met Connexxion is afgesproken dat we de komende tijd gezamenlijk de reizigersontwikkelingen monitoren. Op basis hiervan en verdere ontwikkelingen rondom de coronacrisis, BVOV etc. bekijken we per kwartaal of de dienstregeling aangepast moet worden (via een verkorte vervoerplanprocedure, die

formeel zal worden vastgelegd in de concessiebesluiten). Voorlopige wijzigingsdata zijn 28 maart, 11 juli, 22 augustus en 12 december 2021.

Samen met Connexxion stellen we een terugvalscenario op voor verdere afschaling, mocht blijken dat de BVOV per 1 juli volledig zou vervallen. Op basis van de berichtgeving op Prinsjesdag lijkt daar geen sprake van te zijn, maar er zijn nog geen toezeggingen gedaan door het rijk. Tenslotte wordt er gewerkt aan een landelijk transitieplan met structurele aanpassingen vanaf de dienstregeling 2022.

<u>Loket Den Helder</u>
In haar inschrijving voor de concessie Noord-Holland Noord heeft Connexxion een bemenst verkooploket aangeboden op het busstation in Den Helder. Dit zou met name dienen voor reizigers richting Texel. Helaas blijkt dat – ook voor de coronacrisis – slechts heel weinig mensen gebruik maken van dit loket. Met Connexxion is gezocht naar een alternatieve invulling van deze loketfunctie. Het Rocov heeft in het voorjaar een kritisch advies over uitgebracht over de toen nog tijdelijke sluiting van het loket en dringt met name aan op het zoeken naar goede alternatieven.

Onder voorwaarde dat Connexxion hieraan voldoet en haar voorstel nogmaals toetst/voorlegt bij het Rocov voor advies, zal het loket per 1 april 2021 definitief sluiten. Op drukke dagen (reizigers richting Texel) zal Connexxion mobiele verkoopmedewerkers inzetten om reizigers op maat van dienst te kunnen zijn. Daarnaast zal de statische informatievoorziening op het busstation verbeterd worden, zullen de chauffeurs van lijn 33 een rol krijgen in de informatievoorziening voor reizigers naar Texel en komt er een “taxi-butler” (zuil) waar reizigers de Texelhopper kunnen boeken. De serviceverlening op busstation Den Helder en de veerhaven blijft daarmee op niveau. Ook hier geldt dat de bespaarde kosten gebruikt zullen worden om de bezuinigingstaakstelling verder in te vullen. Het loket is niet geëist in het programma van eisen zoals opgenomen in het concessiebesluit.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
Dhr. R. Verkaik
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144991
verkaikr@noord-holland.nl

Verzenddatum

12 NOV. 2020

Kenmerk
1503690/1503704

Uw kenmerk

Betreft: beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer 2020-2021 en dienstregeling vanaf 3 januari 2021

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) informeren wij u over ons besluit om de OV-concessies Gooi en Vechtstreek 2011-2021, Haarlem-IJmond 2017-2027 en Noord-Holland Noord 2018-2028 en bijbehorende subsidiebeschikkingen te wijzigen om daarmee een passende grondslag te creëren om de Beschikbaarheidsvergoedingen van 2020 en 2021 van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uit te kunnen keren aan Connexxion, als concessiehouder.

Tevens hebben wij besloten om de provinciale subsidie aan Connexxion in 2020 en de eerste helft van 2021 vast te stellen op het niveau van de Vervoerplannen 2020 zoals oorspronkelijk vastgesteld voorafgaand aan de uitbraak van het coronavirus (incl. index-toepassing).

Half maart 2020 werd landelijk de zogenaamde 'intelligente lock-down' van kracht, ter bestrijding van het coronavirus. Het Kabinet verzocht iedereen om het OV enkel te gebruik voor noodzakelijke reizen. Gelijktijdig werd de OV-sector bestempeld als vitale sector en verzocht het Kabinet vervoerders om de normale dienstregeling zoveel mogelijk te blijven rijden. Het aantal reizigers daalde tot circa 10% van het normale aantal reizigers. Dit leidde direct tot grote financiële tekorten in de sector. In de loop van het voorjaar zijn de coronamaatregelen van de rijksoverheid versoepeld, waardoor het aantal reizigers in het OV gestaag toenam tot uiteindelijk zo'n 50-55% ten opzichte van 2019. De maatregelen tegen het coronavirus zijn vanaf 14 oktober 2020 opnieuw aangescherpt. Naar verwachting neemt het aantal reizigers daardoor komende tijd opnieuw verder af. Uiteindelijk zal de gehele openbaar

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

vervoersector over 2020 een groot tekort aan reizigersopbrengsten kennen.

In het Nationaal OV-beraad (NOVB) van 5 juni 2020 zijn afspraken gemaakt over de Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV). Vervoerders ontvangen met de BVOV een vergoeding die voor 2020 leidt tot een kostendekkingsgraad van minimaal 93%. In specifieke situaties kan dit stijgen tot 95%.

Op 15 september jl. heeft de rijksoverheid bekend gemaakt dat de BVOV 2020 in elk geval in de 1e helft van 2021 zal worden doorgetrokken, en eventueel kan worden verlengd naar heel 2021. De BVOV 2021 kent één cruciale aanpassing ten opzichte van de BVOV 2020: vervoerders krijgen, de gelegenheid om de 7% of 5% aan kosten die niet worden vergoed door de BVOV te compenseren met bijv. kostenbesparingen. Daarmee worden ze in de 1e helft van 2021 in staat gesteld om een nieuw gedwongen verlies te voorkomen of te beperken.

In de afgelopen maanden zijn bovengenoemde afspraken uitgewerkt in een Specifieke Uitkering (BVOV 2020), waarmee de rijksmiddelen via de concessieverleners (waaronder de provincies) aan de concessiehouders (de vervoerders) beschikbaar kunnen worden gesteld. De voorgestelde concessiewijzigingen voorzien elke concessie van een grondslag om middelen beschikbaar te stellen aan Connexxion. Dit geldt straks ook voor de middelen van de BVOV 2021.

Eén van de voorwaarden bij het verlenen van de BVOV 2020 is dat de provincie haar jaarlijkse budget voor de exploitatievergoeding geheel beschikbaar stelt aan de vervoerder, ook al wordt er minder OV aangeboden. Hier hebben wij op 26 mei 2020 positief over besloten. Als onderdeel van de afspraken over de BVOV 2021 vraagt de rijksoverheid opnieuw van de decentrale concessieverleners als bijdrage dat zij hun concessiehouders in elk geval in de 1e helft van 2021 vergoeden op het niveau van de Vervoerplannen 2020 (incl. indextoepassing).

Dienstregeling 2021 en verder
De Noord-Hollandse concessies starten op 3 januari 2021 een nieuwe dienstregeling met ongeveer 5% minder dienstregelingsuren. Connexxion heeft de dienstregeling voorbereid in nauw overleg met de provincie. Deze is ook ter advies voorgelegd aan het Rocov en de gemeenten.

In de dienstregeling voor 2021 wordt ingespeeld op de gevolgen van de coronacrisis. Bijvoorbeeld door frequenties van buslijnen te verlagen op trajecten en tijden waar nu veel minder mensen reizen. Daarnaast rijden bijvoorbeeld spitslijnen en nachtlijnen niet. De vervoerplannen zijn

zodanig opgebouwd dat er na de coronacrisis weer op passende wijze opschaling kan plaatsvinden op lijnen die groei laten zien of waar deze mag worden verwacht. We verwachten dat de dienstregeling in 2021 meerdere keren kan wijzigen, afhankelijk van hoe de reizigersaantallen zich ontwikkelen. In combinatie met kostenbesparingen buiten de dienstregeling en de BVOV 2021 verwachten wij dat Connexxion met deze dienstregeling in staat is om verliezen in de eerste helft van 2021 te voorkomen of zeer beperkt te houden. Een samenvatting van de gemaakte keuzes per concessie staat beschreven in bijgevoegde memo (bijlage 1).

Voor de periode van 1 juli 2021 tot en met 31 december 2021 biedt de staatssecretaris perspectief op een aanvullende verlenging van de BVOV 2021. Daarbij zal wel sprake zijn van een versobering. Verlenging van de regeling geschiedt onder de voorwaarde dat de (decentrale) overheden en vervoerders gezamenlijk - uiterlijk 1 april 2021 een transitieplan hebben opgesteld. De kaders van dit transitieplan worden momenteel landelijk opgesteld. Samen met Connexxion bereiden we ook regionaal een transitieplan voor, om de negatieve financiële gevolgen van de coronacrisis na 2021 structureel op te vangen.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4771
Extern Zaak ID	1510902
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	50
Omschrijving	Mobiliteit: Conceptonderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld (B-agenda M&B 30-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

De provincie Noord-Holland wil – samen met vervoerders en overheden in de regio – een sterk OV-netwerk in de provincie. Eind 2019 is het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland vastgesteld. Om een vervolg te geven aan de uitwerking van het toekomstbeeld is het afgelopen jaar gewerkt aan een plan van aanpak en een conceptonderzoeksagenda.

Conceptonderzoeksagenda provincie Noord-Holland
Vervolg uitwerking Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 (ROVT)

Versie: 2 november 2020 | Kenmerk: 1510902/1510909

Inhoudsopgave

1. Inleiding 2
2. Doel 2
3. Richtinggevende documenten provincie Noord-Holland 2
   3.1 Coalitieakkoord '*Duurzaam Doorpakken!*' (2019-2023) 2
   3.2 Omgevingsvisie NH 2050 en de strategische agenda Mobiliteit 2
   3.3 Bestedingsplan en OV Fonds 3
4. Het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 3
5. Criteria voor ordening ambities 4
6. Totstandkoming onderzoeksagenda 6
   6.1 Onderzoeksproces 6
   6.2 Opgavegericht onderzoeken 7
   6.3 Categorie 0 – lopende projecten in 2020 7
   6.4 Categorie 1 – Ambities 2021 7
   6.5 Categorie 2 – Ambities 2022 8
   6.6 Categorie 3 – Ambities 2023 8
   6.7 Categorie 4 – Ambities na 2023 9
7. Financieel 9
8. Proces en vervolg 9

BIJLAGE I – Toelichting criteria 10

BIJLAGE IIa/b – Tabel onderzoeksagenda (geordend) en tabel beoordeling ambities 13

BIJLAGE III – Plan van aanpak Vervolg ROVT (regionale HOV bus- en trambouwstenen) 15

CONCEPT

1. Inleiding

Eind 2019 is door de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 (ROVT) vastgesteld. Dit jaar zijn de drie OV-autoriteiten tot een gezamenlijk plan van aanpak[1] gekomen om het voorkeursnetwerk en de daarbij horende bouwstenen te realiseren. Elke OV-autoriteit is verantwoordelijk voor het vervolg van en deel van de bouwstenen uit het ROVT. Het doel in deze fase is om tot een vastgestelde onderzoeksagenda te komen als eerste vervolgstap naar realisatie van de bouwstenen in Noord-Holland.

Met dit document voeren we onder andere met partneroverheden het gesprek over de gekozen werkwijze. Tijdens de gesprekken wordt de onderzoeksagenda nader toegelicht. Het doel is om tot een breed gedragen onderzoeksagenda te komen.

2. Doel

Aan de hand van dit document bespreken we de conceptonderzoeksagenda met de omgeving (in- en extern, bijvoorbeeld met partneroverheden) waarmee de provincie Noord-Holland samen de verschillende bouwstenen wil gaan oppakken. Hierna zullen we het niet meer hebben over bouwstenen, maar over ambities uit het ROVT – dit sluit meer aan op de huidige fase en adaptiviteit van het voorkeursnetwerk. Met de conceptonderzoeksagenda agenderen we de ambities voor de provincie Noord-Holland en kunnen we na vaststelling door naar de volgende fase – de ambities nader detailleren en onderzoeken. De conceptonderzoeksagenda is geordend op basis van zes criteria die in deze fase ter bespreking staan met de omgeving. Na bespreking en vaststelling door de provincie Noord-Holland is het resultaat een breed gedragen onderzoeksagenda.

3. Richtinggevende documenten provincie Noord-Holland

3.1 Coalitieakkoord '*Duurzaam Doorpakken!*' (2019-2023)

Binnen de provincie Noord-Holland is er na de komst van het coalitieakkoord *'Duurzaam Doorpakken!'* een bredere aandacht voor de ontwikkeling van openbaar vervoer. Openbaar vervoer, wonen en OV-knooppunten zijn onlosmakelijk verbonden onder de opgave '*Duurzame verstedelijking en bereikbaarheid*'. De ontwikkeling van knooppunten, vanuit een regionale strategie (op corridorniveau), en het verbeteren van de hiermee samenhangende deur-tot-deur reis (ketenreis) dragen bij aan een betere benutting en beter gebruik van het OV-netwerk en het bereikbaarheid houden en maken van bestaande respectievelijk nieuwe woningen.

3.2 Omgevingsvisie NH 2050 en de strategische agenda Mobiliteit

In de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 (vaststelling Provinciale Staten november 2018) is het integrale beleid van de provincie opgenomen. De Omgevingsvisie schetst een vijftal samenhangende bewegingen naar de toekomst toe: Schiereiland Noord-Holland, Metropool in ontwikkeling, Sterke kernen & sterke regio, Nieuwe energie en Natuurlijk vitaal groen systeem.

De Omgevingsvisie presenteert geen eindbeeld, maar laat in algemene zin zien wat de ontwikkelprincipes voor de hele provincie zijn om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden. De provincie wil balans tussen economische groei en leefbaarheid. Hierbij komen de thema's gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap aan bod en een aantal principes voor het gebruik van de fysieke leefomgeving. Mobiliteit is één van de ambities in de Omgevingsvisie.

[1] *Het plan van aanpak is voor de volledigheid bijgevoegd in verband met enkele verwijzingen hiernaar in deze conceptonderzoeksagenda.*

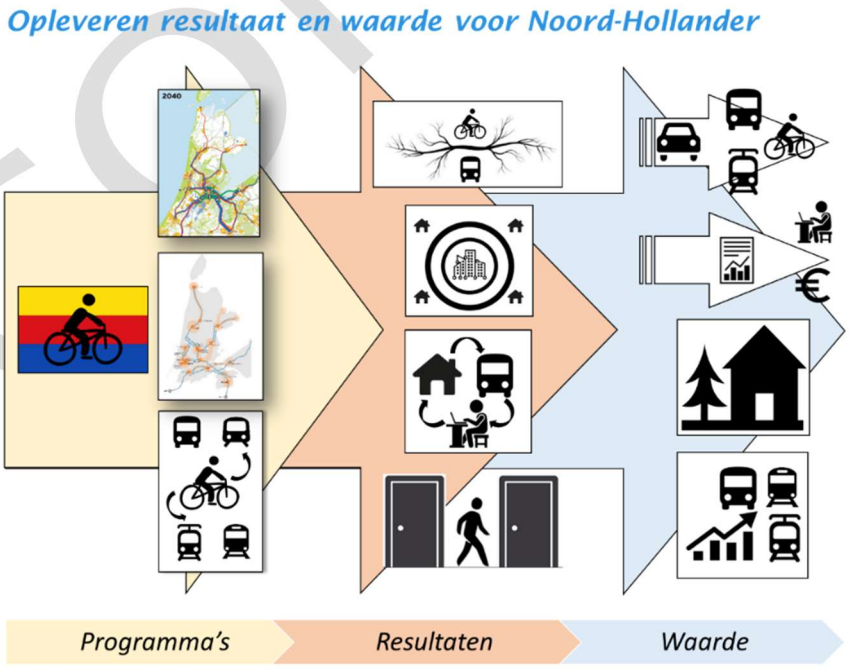
CONCEPT

3.3 Bestedingsplan en OV Fonds

In het coalitieakkoord is het OV Fonds aangekondigd. In het OV Fonds is tot en met 2023 een bedrag van 20 miljoen euro opgenomen voor investeringen in het openbaar vervoer. Op 14 september 2020 is het Bestedingsplan OV Fonds vastgesteld[2] door Provinciale Staten (Voordracht 39 | 2020). Dit fonds is gekoppeld aan Openbaar Vervoer en OV-knooppunten en heeft als doel woon- en werkgebieden duurzaam met elkaar te verbinden. In het Bestedingsplan is aangegeven hoe de drie onderwerpen '*Programma OV-Knooppunten*', '*OV en Ketenaanpak*' en het '*Regionaal OV Toekomstbeeld*', die gezamenlijk aan deze ambitie bijdragen, inhoudelijk samenkomen. Ook is aangegeven hoe de middelen kunnen worden besteed voor een goede (OV-) bereikbaarheid (netwerk, vervoer, soepele overstap), efficiënt ruimtegebruik en voor een kwalitatieve leefomgeving. Met deze integrale aanpak wordt bijgedragen aan de opgave uit het coalitieakkoord '*Duurzame verstedelijking en bereikbaarheid*'. Vier prioriteiten zijn benoemd in Bestedingsplan: Poort van Hoorn, stationsgebied en regio Alkmaar, ontwikkelingen Haarlem en stationsgebied Hilversum.

4. Het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040

Het Regionaal OV Toekomstbeeld omvat een voorkeursnetwerk in 2040 dat bestaat uit diverse ambities (in het ROVT nog bouwstenen) met als basis hoogwaardige OV-verbindingen (HOV) voor onder andere bus, tram en metro. Deze hoogwaardige verbindingen vormen samen met lokale buslijnen het totale OV-netwerk. Het voorkeursnetwerk is nadrukkelijk geen blauwdruk maar vormt de gezamenlijke adaptieve inzet van de opdrachtgevers (provincie Noord-Holland, provincie Flevoland en Vervoerregio Amsterdam) waarmee naar verwachting de toekomstige mobiliteits- en leefbaarheidsopgaven binnen onze diverse Daily Urban Systems en de provincie adequaat aangepakt kunnen worden. Het netwerk en de ambities zijn bij het vaststellen van het voorkeursnetwerk onderschreven door alle gemeenten, vervoerders, belangenorganisaties, vervoerregio en de twee provincies. Het realiseren van het totaal aan ambities moet leiden tot een netwerk van stevige OV-verbindingen met meerwaarde voor alle Noord-Hollanders. Figuur 1 geeft weer welke waarde deze programma's voor de Noord-Hollander moet opleveren.



Figuur 1. Waarde voor de Noord-Hollander centraal

[2] https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2020/September_2020/Besluiten_Provinciale_Staten_Noord_Holland_van_14_september_2020

CONCEPT

De provincie Noord-Holland werkt aan het ROVT, de OV-knooppuntenaanpak en het optimaliseren van de ketenreis (gele pijl). Dit is de inzet van de provincie die een aantal verschillende resultaten gaan opleveren (rode pijl):

- Een stevig OV-netwerk voor de hele provincie (tot in de 'haarvaten') door een combinatie van HOV, lokale OV verbindingen en fiets;
- Goed aangesloten regio's op Noord-Hollandse steden door inzet op verbonden *Daily Urban systems*;
- Ruimtelijke ontwikkelingen als wonen en werken rondom (sterke) OV-knooppunten met goede toegang tot OV; en
- De gefaciliteerde deur-tot-deurreis door goed aangesloten OV, deelmobiliteit en fietsvoorzieningen.

De concrete resultaten leveren meerwaarde op voor de Noord-Hollandse reiziger in de vorm van (blauwe pijl):

- OV en fiets als aantrekkelijk alternatief voor de auto (modal shift);
- Economische vitaliteit in de regio door bereikbaarheid van economische toplocaties en werkgelegenheid;
- Leefbare regio's en steden door duurzaam OV gecombineerd met efficiënt ruimtegebruik; en
- Hoogwaardig OV dat de groeiende mobiliteitsvraag comfortabel faciliteert.

Het voorkeursnetwerk ROVT 2040 voorziet in een flink aantal ambities in Noord-Holland. Echter, dit netwerk loopt niet direct langs ieder dorp of stad in de provincie. Het voorkeursnetwerk moet daarom altijd in samenhang worden gezien met de lokale lijnvoering van busverbindingen. In de opdrachtverlening en herijking van OV-concessies wordt aandacht besteed aan de samenhang tussen lokale buslijnen en het voorkeursnetwerk ROVT. Door goede aansluitingen heeft iedere Noord-Hollander baat bij dit voorkeursnetwerk en kan makkelijk gebruik maken van het voorkeursnetwerk.

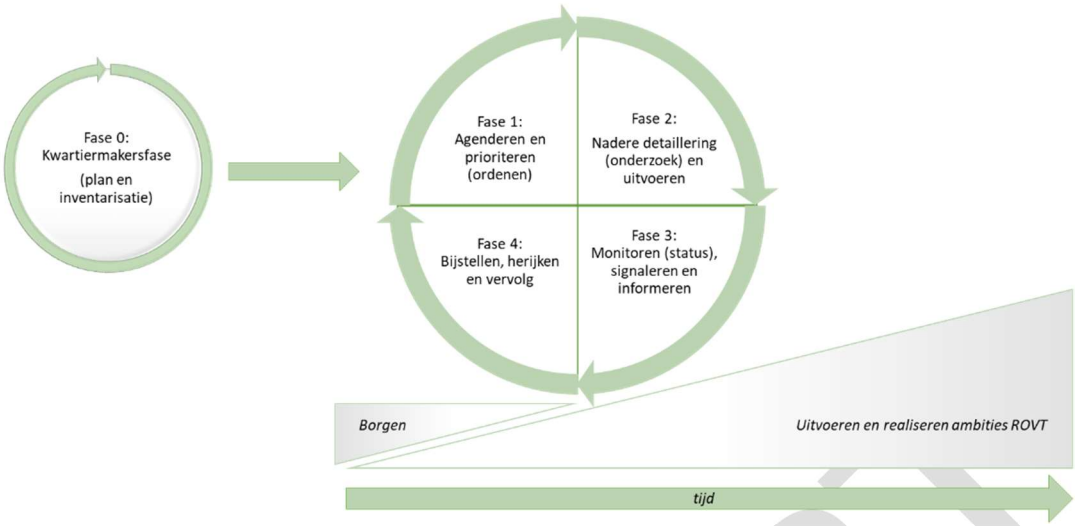
De woon- en verstedelijkingsopgave in Noord-Holland is groot en is alleen mogelijk als tegelijkertijd wordt gezorgd voor goede ontsluiting van zowel regio als stad en omliggend Daily Urban System. Het OV-netwerk in 2040 moet dekkend, duurzaam en voor iedereen toegankelijk zijn, vooral waar wonen en werken slim met elkaar verbonden worden. Om het netwerk te realiseren moeten de ambities van het netwerk eerst worden onderzocht voordat verdere stappen kunnen worden ondernomen.

5. Criteria voor ordening ambities

Het belang en de noodzaak van de ambities staat buiten kijf. Voor de inhoudelijke onderbouwing verwijzen we naar het ROVT 2040, waarin de ambities uitvoerig zijn uitgewerkt. Nu moet worden bepaald welke ambities we wanneer agenderen voor onderzoek (fase 1 plan van aanpak, zie ook figuur 2). In fase 2 vindt de nadere detaillering van de ambities plaats. In deze conceptonderzoeksagenda staan de regionale bus- en tramambities van het voorkeursnetwerk ROVT centraal. Het gaat hierbij om de ambities waar de provincie Noord-Holland via investeringsprogramma's, zoals het integraal Meerjaren Programma Infrastructuur (iMPI) en concessies, invloed op heeft. Met de conceptonderzoeksagenda wordt de eerste stap gezet van ambitie naar project en uiteindelijk realisatie van het OV-netwerk in Noord-Holland.

Omdat we niet alle ambities tegelijkertijd kunnen initiëren moeten we bepalen wat als eerste wordt gedaan. Elke ambitie is door de deelnemende partneroverheden onderschreven en vastgesteld. Daarom wordt elke ambitie onderzocht. Omdat er al overeenstemming bestaat over het belang kiezen we ervoor om de ambities niet op basis van inhoud te ordenen, maar op basis van bestuurlijke en procesmatige criteria. In fase 2 (zie figuur 2) wordt de conceptonderzoeksagenda uitgevoerd – dit noemen we hierna de initiatieffase.

CONCEPT



Figuur 2. Schematische weergaven plan van aanpak ROVT

De onderzoeksagenda heeft als voordeel dat de ambities uit het ROVT gedoseerd worden opgepakt en behapbaar blijven voor projectcoördinatoren en partneroverheden. Het totaal aan ambities wordt in de tijd verspreid en daardoor overzichtelijk voor iedereen.

De ambities waarvoor wij als Noord-Holland verantwoordelijk zijn, zijn langs een zestal criteria gelegd. Aan de hand van de zes criteria hebben we vervolgens een ordening aangebracht in het totaal aan ambities op basis van een stoplichtsysteem. Hoe meer criteria op 'groen' staan per ambitie, des te hoger de ambitie op de onderzoeksagenda komt. Des te hoger een ambitie op de onderzoeksagenda, des te sneller deze wordt onderzocht (zie hoofdstuk 4). Hieronder de criteria in het kort.

Bestaande energie	*Zijn er al afspraken over onderzoeken (toezeggingen) of bestaande projecten (en organisatie) waar deze ambitie kan worden toegevoegd? Dan een 'groene' notering.*
Zichtjaar	*De streefjaren zijn verdeeld in 2030 en 2040. De ambities in 2030 krijgen een 'groene' notering, omdat acties eerder nodig zijn.*
Afspraken coalities	*Indien ambities worden genoemd in coalitieakkoorden van de provincie of gemeenten duidt dat op politieke wil en dus een 'groene' notering. Ook als de ambitie 'in de geest van' de afspraken in de akkoorden is.*
Toewijding	*Als een betrokken partij, zoals een gemeente, geld of capaciteit heeft vrijgemaakt voor de ambitie dan is dat toewijding vooraf en krijgt een ambitie een 'groene' notering.*
Haalbaarheid	*Een ambitie die in het ROVT een goede verwachte kostendekkingsgraad heeft en ook als ambitie of bouwsteen in andere trajecten als Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) of Uitvoeringskompas OV 2030 (BBROVA) staat opgenomen wordt als meer haalbaar beschouwd en krijgt een 'groene' notering.*
Zicht op financiering	*Toezeggingen of afspraken over financiering voor realisatie van de ambitie leiden tot een 'groene' notering.*

De volledige toelichting op de definities van de zes criteria staan in bijlage I. Hier staat ook weergegeven wat we verstaan onder 'groene' noteringen. Ambities kunnen dus ook op 'oranje' of 'rood' staan. Als dit wijzigt kan een ambitie daarmee ook hoger op de agenda komen te staan. Wijzigingen kunnen plaatsvinden als de provincie of partneroverheden nieuwe toewijding, afspraken, energie, etc. kunnen toezeggen. Dit kan invloed hebben op de positie van een ambitie in de onderzoeksagenda. De provincie gaat hierover ook actief in gesprek met partneroverheden.

CONCEPT

6. Totstandkoming onderzoeksagenda

In de conceptonderzoeksagenda staan de regionale bus- en tramambities van het voorkeursnetwerk ROVT centraal. Het gaat hierbij om het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) netwerk van bus-, tram-, metro- en spoorverbindingen die samen de ruggengraat van het OV vormen. Het lokale onderliggende OV-netwerk in combinatie met het HOV-netwerk zijn samen de robuuste basis voor bereikbaarheid in de provincie. De aansluitingen van lokaal OV op het HOV-netwerk zijn daarom essentieel. Optimalisaties van het lokale netwerk worden opgepakt binnen de herijkingen en aanbestedingen van de concessies. Hierdoor wordt naar het totale OV-netwerk in de provincie gekeken. Het voorkeursnetwerk ROVT biedt de basis waarop de regionale OV-concessiebeheerders het lokale netwerk kunnen ontwikkelen.

Op deze onderzoeksagenda staan alle ambities uit het ROVT waarvoor de provincie Noord-Holland als OV-autoriteit voor verantwoordelijk is. De ambities staan op de agenda geordend op basis van de scores die zijn toegekend op basis van de criteria uit hoofdstuk 5. De ambities zijn ingedeeld in vier categorieën die bepalen in welk jaar de onderzoeken worden geïnitieerd. Belangrijk is daarbij de opmerking dat dit niet per se betekent dat de resultaten van de onderzoeken ook in dit jaar worden opgeleverd. Voor elke categorie staat omschreven hoe deze globaal zijn gedefinieerd (zie voor uitgebreide toelichting op de criteria bijlage I). Voorafgaand aan de agenda wordt het onderzoeksproces geschetst.

6.1 Onderzoeksproces

Alle ambities beginnen met een initiatief. In het geval van het ROVT programmeren we alle ambities in de initiatieffase op de onderzoeksagenda vervolg ROVT (fase 2 plan van aanpak, figuur 2). In fase 2 worden de ambities uit het ROVT nader uitgewerkt en eerste varianten onderzocht. Naast een goede verkenning van de ambities heeft het onderzoek in de initiatieffase als doel om de initiatieven zodanig uit te werken dat de ambities gereed zijn om te programmeren als project. Initiatieven met betrekking tot de provinciale infrastructuur worden opgenomen in het iMPI. Het iMPI heeft net zoals de meeste ambities uit het ROVT o.a. als doel projecten te organiseren ten behoeve van verbetering en/of uitbreiding van de provinciale infrastructuur. Dit heeft als voordeel dat er geen nieuw programma hoeft te worden opgesteld en van bestaande structuren gebruik kan worden gemaakt. Ook blijft het totaal aan OV en infrastructurele projecten zo overzichtelijk. Indien op basis van onderzoeksresultaten uit de initiatieffase programmering in het iMPI niet mogelijk is, wordt naar een andere oplossing gezocht, zoals organiseren in een OV-concessie of het project door een gemeente laten oppakken. Initiatieven met betrekking tot lijnvoering en frequentie worden niet geprogrammeerd in het iMPI, maar opgepakt vanuit de concessies.

Nadat projecten uit de initiatieffase, die voldoen aan de voorwaarden, zijn opgenomen en geprogrammeerd in het iMPI doorlopen alle projecten de volgende drie hoofdfasen: studie-, plan- en realisatiefase. De hoofdfasen zijn opgedeeld in verschillende stappen, die worden uitgewerkt door projectteams (voor een nadere gedetailleerde uitwering van de opbouw verwijzen wij naar het iMPI zelf). Een groot voordeel van benutting van deze bestaande structuur is dat PS zicht houd op het promoveren van projecten naar de volgende fase en kosten gedekt worden uit bestaande begrotingsposten voor infrastructuur en OV. De iMPI-structuur dekt ook het besluitvormingsproces van promotie tot studiefase tot aan de realisatie van een ambitie uit het ROVT. In figuur 3 zijn de projectfasen schematisch weergegeven.



Figuur 3: schematische weergave projectfasen iMPI

CONCEPT

Na de agenda en toelichtingen op de categorieën staat de financiële dekking voor de onderzoekagenda toegelicht (hoofdstuk 7). Omdat er voor de initiatieffase t/m 2023 onderzoekskosten zijn begroot worden alle ambities geagendeerd van 2021 t/m 2023 (categorie 1 t/m 4).

6.2 Opgavegericht onderzoeken

In de initiatieffase willen we dat in onderzoeken opgavegericht te werk wordt gegaan. In plaats van onderzoeken of de ambitie in deze vorm kan worden uitgevoerd zal in deze fase ook aandacht worden besteed aan de bijdrage van de ambitie op het gebied van (lokale) bereikbaarheid, duurzaamheid en klimaat, economie, verstedelijking en ontwikkeling van het Daily Urban System en leefbaarheid. Dit betekent dus dat in deze fase de onderzoeken zich (nog) niet hoeven te beperken tot een modaliteit op het traject, maar dat breed kan worden gekeken naar de beste oplossing om het voorkeursnetwerk te realiseren. Zodoende verzorgen we aan de bron aandacht voor de diverse opgaven en zijn we beter in staat om adequaat de bandbreedte te bepalen van de onderzoeken in de daaropvolgende hoofdfasen en vroegtijdig aandacht te besteden aan meer dan alleen bereikbaarheid.

6.3 Categorie 0 – lopende projecten in 2020

Van de 17 ambities zijn er drie projecten die al in de studie-, plan- of realisatiefase zitten. Omdat deze projecten zich al in de vervolgfase na de initiatieffase bevinden hoeven deze projecten geen aanspraak te maken op financiële middelen die beschikbaar zijn voor de initiatiefonderzoeken voor ambities uit het ROVT. Deze projecten zijn al opgenomen in de structuur van de iPMI.

Projecten categorie 0:

Ambitie	*Nummer conform ROVT*
Nieuwe HOV-verbinding Bollenstreek (Lisserbroek, Noordwijk - Schiphol)	153
Doorstromingsmaatregelen HOV-Bus Kruispunt Schouw ongelijkvloers	115
HOV-verbinding Wijckerpoort/Wijckermolen (HOV station Beverwijk)	164

6.4 Categorie 1 – Ambities 2021

Voor de ambities in deze categorie staan de meeste seinen op groen. Er zijn afspraken gemaakt over onderzoeken en kunnen mogelijk worden ondergebracht bij bestaande processen. Daarnaast bestaat er politieke wil vanwege afspraken in regionale of lokale coalitieakkoorden waarmee capaciteit en middelen over het algemeen geborgd zijn. Deze ambities staan vaak ook als onderdeel/bouwsteen opgenomen in andere (boven)regionale programma's zoals Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) of Beter Benutten Regionaal OV (BBROVA). Dit duidt op breder draagvlak en vergroot de haalbaarheid van de ambities. De goede beoordeling op de diverse criteria zetten de ambities categorie 1 in onderzoeksjaar 2021 en worden dus als eerstvolgende opgepakt.

Ambities categorie 1:

Ambitie	*Nummer conform ROVT*
Doorstromingsmaatregelen & Frequentieverhoging HOV-Bus Amsterdam - Zaandam	107
Wijziging materieelinzet dubbelgelede bussen Haarlem - Hoofddorp	78
Routewijziging HOV-bus IJmuiden - Schiphol via Haarlem Spaarnwoude	80

CONCEPT

Vluchtstrookgebruik A9 HOV-Bus Haarlem - Amsterdam Zuid / Schiphol Noord	81
Nieuwe HOV-Bus Haarlem - Schiphol via A9/A5 / Nieuwe bus/tramtunnel Haarlem	88a en b
Nieuwe HOV-Bus Haarlem - Schiphol via A9/A5 / Verrailen Haarlem - Schiphol - Amsterdam Zuid langs A9	
Routewijziging N5-bus naar station Haarlem laten aantakken op Haarlem Spaarnwoude en Heemstede-Aerdenhout	79
HOV-verbinding Heemskerk - Beverwijk - A9 - Amsterdam/Schiphol	160
Doorstromingsmaatregelen N5 bus Heemstede - Zandvoort	166
HOV-verbinding 321 Hilversum – Amsterdam Zuid	[nieuw]

Voor 2021 (categorie 1) staan relatief veel ambities op de agenda. Dit heeft te maken met het voornemen om de projecten in Zuid-Kennemerland rondom de HOV A9 integraal te onderzoeken. Ambities hebben invloed op elkaar. Door deze projecten in één onderzoek ('gebiedsaanpak') mee te nemen ontstaat inzicht in afhankelijkheid. Nadere specificering kan later per ambitie worden uitgevoerd in de context van de gebiedsaanpak. Het gaat hierbij om de ROVT bouwstenen 78, 79, 80, 81, 88, 160 en 166.

6.5 Categorie 2 – Ambities 2022

De ambities in categorie 2 scoren in diverse criteria goed op haalbaarheid, breder draagvlak en rendement. Deze staan op een later moment op de onderzoeksagenda omdat er nog geen politiek commitment bestaat in coalitieakkoorden of concrete toezeggingen zijn of uitzicht op financiële middelen of capaciteit voor de ambities. Omdat samen met partneroverheden nog nader moet worden overlegd over capaciteit om de onderzoeken uit te voeren staan deze ambities op 2022 op de onderzoeksagenda. Dit biedt de gelegenheid om met partners het gesprek aan te gaan en meer criteria op 'groen' te krijgen.

Ambities categorie 2:

Ambitie	*Nummer conform ROVT*
Opwaarderen busverbinding HOV Hoorn - Medemblik / Wervershoof	118
Opwaarderen busverbinding HOV-sternet Alkmaar en Heerhugowaard met omliggende steden/dorpen	111

6.6 Categorie 3 – Ambities 2023

Ambities in categorie 3 hebben vooralsnog de meeste criteria op 'rood' staan. Hier moeten nog afspraken over worden gemaakt met partneroverheden en bestuurlijk commitment worden bepaald voordat we over kunnen gaan op de onderzoeksfase. Ook weegt het verwachte oplossende vermogen op knelpunten in combinatie met de rendabiliteit van deze verbindingen mee. De verbindingen zijn gewenst, maar zijn niet direct op korte termijn nodig om knelpunten op te lossen en naar verwachting kosten deze verbindingen concessiehouders geld. Daarom eerst onderlinge afspraken voordat de ambities nader worden uitgewerkt.

Ambities categorie 3:

Ambitie	*Nummer conform ROVT*
Nieuwe HOV-verbinding Hoofddorp - Uithoorn - Hilversum / Breukelen	54
Opwaarderen busverbindingen Amsterdam - 't Gooi over de A1	161

CONCEPT

6.7 Categorie 4 – Ambities na 2023

De ambities in deze categorie hebben nog geen benodigde commitment en daar lijkt op korte termijn ook geen zicht op. De ambities worden na 2023 wel onderzocht.

Ambities categorie 4:

Ambitie	*Nummer conform ROVT*
Intensiveren HOV IJmuiden – Amsterdam Sloterdijk	87
Nieuwe HOV-verbinding Lelystad – Hoorn	7
Nieuwe HOV-verbinding (Almere -) Blaricum - Utrecht Uithof	27

7. Financieel

Voor de nadere uitwerking van de ambities in Noord-Holland is onderzoeks- of procesbudget beschikbaar vanuit het Bestedingsplan OV Fonds:

Regionaal OV Toekomstbeeld (ROVT)	2020	2021	2022	2023
Raming jaarschijven (duizend euro)		200	350	350

Dit budget is gekoppeld aan de jaarschijven van het coalitieakkoord. Het gaat hier expliciet om de verdiepende onderzoeken voor de ambities. Voor de daadwerkelijke uitvoering en realisatie van de ambities zijn middelen nog niet georganiseerd. Dit is deels afhankelijk van de initiatieffase die eerst moet plaatsvinden. In die fase wordt ook aandacht besteed aan de wijze van financiering van de uitvoering waarbij ook wordt gekeken naar de mogelijkheden van cofinanciering van bijvoorbeeld partneroverheden. In de verdiepende onderzoeken komt dit vraagstuk terug. Indien een ambitie de initiatieffase doorlopen heeft, kan deze promoveren naar studiefase (en verder) van het iMPI en wordt de ambitie geprogrammeerd in de structuur van de iMPI.

Zoals in de Voordracht 39 | 2020, behorende bij het Bestedingsplan OV Fonds, staat worden investeringsbeslissingen per maatregel / project ter besluitvorming voorgelegd aan Gedeputeerde Staten en ter informatie verstuurd aan Provinciale Staten. Jaarlijks zal de voortgang van de onderzoeksagenda worden teruggekoppeld door middel van een rapportage. Tussentijds kan als er een bijzondere aanleiding is met een beknopte update de voortgang gemeld worden.

8. Proces en vervolg

Eind dit jaar wordt de conceptonderzoeksagenda besproken in de commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid. PS worden geïnformeerd door middel van een brief. Hiermee komen we tegemoet aan de wens van de commissie, begin dit jaar, om mee te denken in aanpak en ordening. Partneroverheden worden ook actief meegenomen in het proces. Dit gebeurt onder andere via de PVVB's. Ontvangen input wordt beoordeeld. De conceptonderzoeksagenda wordt aangescherpt en nader uitgewerkt naar de definitieve onderzoeksagenda. Een terugkoppeling op de opmerkingen, die zijn gegeven op de conceptonderzoeksagenda, wordt gegeven als de definitieve onderzoeksagenda gereed is. Deze wordt in Q1 2021 verwacht waar na met de onderzoeken gestart kan worden.

CONCEPT

BIJLAGE I – Toelichting criteria

Onderstaand worden de criteria en focus nader toegelicht. Het doel is om begin 2021 te starten met de onderzoeken naar diverse ambities.

Om tot een ordening te komen zijn in totaal zes criteria geformuleerd op basis waarvan de 18 ambities een waarde krijgen toegekend. Deze waarde bepaalt vervolgens de ordening en daarmee de plek in de onderzoeksagenda.

De onderstaande criteria staan niet op volgorde van prioriteit of belang. De waarde wordt toebedeeld op basis van de combinatie van criteria zonder verdere weging.

1. Bestaande energie

Projecten die al zijn gestart of die goed passen bij bestaande projecten kunnen positief scoren op het criterium 'bestaande energie'. Enerzijds kan dit betekenen dat er bestaande projecten of organisatiestructuren zijn (zoals een OV-concessie) waarin een ambitie kan worden meegenomen (1.1). Anderzijds kan bestaande energie worden gedefinieerd als toezeggingen of afspraken om ambities te onderzoeken/te implementeren, zoals een toezegging in een OV-concessie of de vier prioriteiten uit het Bestedingsplan van het OV Fonds (Poort van Hoorn, stationsgebied en regio Alkmaar, ontwikkelingen Haarlem en stationsgebied Hilversum) (1.2).

1.1 Organisatie	
Waarde tabel	**Toelichting**
ja	Ja, er bestaat een project of organisatie waar deze ambitie in kan worden meegenomen.
nee	Nee, er bestaat geen project of organisatie waar deze ambitie in kan worden meegenomen.
1.2 Toezeggingen	
Waarde tabel	**Toelichting**
ja	Ja, er is een toezegging of afspraak waar deze ambitie in kan worden meegenomen.
nee	Nee, er bestaat geen toezegging of afspraak waar deze ambitie in kan worden meegenomen.

2. Zichtjaar

Het voorkeursnetwerk ROVT heeft als zichtjaar 2040. Bepaalde ambities zijn eerder in de tijd geplaatst. Projecten zijn opgedeeld in streefjaren 2030 of 2040. Des te eerder het streefjaar des te hoger de ambitie op de onderzoeksagenda.

2. Zichtjaar	
Waarde tabel	**Toelichting**
2030	Streefjaar ambitie is 2030.
2040	Streefjaar ambitie is 2040.

3. Raakvlakken coalities

Ambities waarover afspraken zijn gemaakt in coalitieakkoorden (van de provincie Noord-Holland of gemeenten) kunnen bij voorbaat rekenen op politiek draagvlak. Dit maakt het zowel

CONCEPT

makkelijker als urgenter om deze ambities te onderzoeken en uiteindelijk te realiseren. Coalitieakkoorden zijn daarnaast ook richtinggevende documenten waarmee partijen in den brede hun ambities en doelstellingen weergeven. Ambities hebben ook raakvlakken als zij in 'de geest van' coalitieakkoorden of richtinggevende documenten zijn en krijgen daarom ook een 'groene' notering.

3.1 Coalitieakkoord PNH	
Waarde tabel	**Toelichting**
ja	Ja, deze ambitie staat in het coalitieakkoord van de provincie Noord-Holland.
misschien	Er staat een passage in het coalitieakkoord van de provincie Noord-Holland dat de doelstelling van deze ambitie onderschrijft.
nee	Nee, deze ambitie staat niet in het coalitieakkoord van de provincie Noord-Holland
3.2 Coalitieakkoord Lokaal	
Waarde tabel	**Toelichting**
ja	Ja, deze ambitie staat in een coalitieakkoord van betrokken gemeenten.
misschien	Er staat een passage in een lokaal coalitieakkoord dat de doelstelling van deze ambitie onderschrijft.
nee	Nee, deze ambitie staat niet in een coalitieakkoord van betrokken gemeenten.

4. Toewijding

Capaciteit en middelen zijn altijd beperkt. Door het toewijzen van FTE en/of het vrijmaken van geld voor het onderzoeken van ambities is de toewijding aan het project zeker en wordt de ambitie hoger op de onderzoeksagenda geplaatst. Van belang hierbij is dat het benoemen van de ambitie in bijvoorbeeld beleidsdocumenten nog geen 'ja' betekent op dit criterium. Alleen toekenning van financiële middelen of capaciteit leidt tot positieve waarde.

4. Toewijding	
Waarde tabel	**Toelichting**
ja	Ja, de provincie of betrokken partneroverheden hebben financiële middelen of capaciteit toegezegd voor de uitvoering van het onderzoek naar de ambitie.
misschien	Misschien, er is zicht op financiële middelen of capaciteit voor het onderzoek naar de ambitie, maar nog niet toegezegd.
nee	Nee, de provincie of betrokken partneroverheden hebben geen financiële middelen of capaciteit (toegezegd) voor de uitvoering van het onderzoek naar de ambitie.

5. Haalbaarheid

Sommige factoren dragen bij aan de haalbaarheid van een ambitie. De haalbaarheid houdt de kans in dat een ambitie financieel en ambtelijk is onderbouwd. Hierin maken we het onderscheid in twee factoren. Een ambitie is financieel onderbouwd als deze naar verwachting kostendekkend is. De verbinding kan door een OV-uitvoerder rendabel worden uitgebaat (5.1). Een ambitie is ambtelijk onderbouwd als het nut en noodzaak in meerdere programma's en trajecten staat opgenomen waardoor 'meekoppelkansen' bestaan – de ambitie kan ook worden opgepakt in bestaande ambtelijke structuren (5.2), zoals het Landelijke OV Toekomstbeeld, het pact van de regio, Ontwikkelkompas OV 2030 (BBROVA), Netwerkstrategie SBaB, regionale visies en concessievraagstukken.

CONCEPT

5.1 Rendement	
Waarde tabel	**Toelichting**
ja	Ja, deze ambitie is naar verwachting kostendekkend (kostendekkingsgraad >100% - zie ROVT).
nvt	Betreft bestaande verbinding, geen nieuwe verbinding of hogere frequentie of N5-systeem (geen HOV)
nee	Nee, deze ambitie is naar verwachting niet kostendekkend (kostendekkingsgraad <100% - zie ROVT)
5.2 Meekoppelkansen (werk met werk)	
Waarde tabel	**Toelichting**
4≥	Deze ambitie staat in vier of meer andere (ambtelijke) trajecten of programma's opgenomen als ambitie, bouwsteen of afspraak.
<4	Deze ambitie staat in minder dan vier (ambtelijke) trajecten of programma's opgenomen als ambitie, bouwsteen of afspraak.

6. Zicht op financiering realisatie

Het laatste criterium is gericht op de toekomst. Kunnen we vaststellen of redelijkerwijs aannemen dat er zicht is op financiering voor de realisatie van de ambitie? Het belangrijkste verschil met criterium 4 is dat het hier gaat om realisatie, dus de totale investering i.p.v. alleen de onderzoekskosten.

6. Zicht op financiering	
Waarde tabel	**Toelichting**
ja	Ja, de totale investeringskosten zijn zeker of zijn met grote zekerheid toegezegd.
misschien	Er is redelijkerwijs kans op financiering, maar deze is nog niet formeel toegezegd.
nee	Nee, er is vooralsnog geen zicht op financiering voor de realisatie van deze ambitie.

CONCEPT

BIJLAGE IIa – Tabel onderzoeksagenda (geordend)

Omschrijving ambitie [bouwsteennummer conform ROVT]	Ordening	Onderzoeksjaar
Nieuwe HOV-verbinding Bollenstreek (Lisserbroek, Noordwijk - Schiphol) [153]	**0**	2020
Doorstromingsmaatregelen HOV-Bus Kruispunt Schouw ongelijkvloers [115]	**0**	2020
HOV-verbinding Wijckerpoort/Wijckermolen (HOV station Beverwijk) [164]	**0**	2020
Onderzoeksjaar 2021		
Doorstromingsmaatregelen & Frequentieverhoging HOV-Bus Amsterdam - Zaandam [107]	**1**	2021
Wijziging materieelinzet dubbelgelede bussen Haarlem - Hoofddorp [78]	**1**	2021
Routewijziging HOV-bus IJmuiden - Schiphol via Haarlem Spaarnwoude [80]	**1**	2021
Vluchtstrookgebruik A9 HOV-Bus Haarlem - Amsterdam Zuid / Schiphol Noord [81]	**1**	2021
Nieuwe HOV-Bus Haarlem - Schiphol via A9/A5 / Nieuwe bus/tramtunnel Haarlem [88]		
Nieuwe HOV-Bus Haarlem - Schiphol via A9/A5 / Verrailen Haarlem - Schiphol - Amsterdam Zuid langs A9 [88]		
Routewijziging N5-bus naar station Haarlem laten aantakken op Haarlem Spaarnwoude en Heemstede-Aerdenhout [79]	**1**	2021
HOV-verbinding Heemskerk - Beverwijk - A9 - Amsterdam/Schiphol [160]	**1**	2021
Doorstromingsmaatregelen N5 bus Heemstede - Zandvoort [166]	**1**	2021
HOV-verbinding 321 Hilversum – Amsterdam Zuid [nieuw]	**1**	2021
Onderzoeksjaar 2022		
Opwaarderen busverbinding HOV Hoorn - Medemblik / Wervershoof [118]	**2**	2022
Opwaarderen busverbinding HOV-sternet Alkmaar en Heerhugowaard met omliggende steden/dorpen [111]	**2**	2022
Onderzoeksjaar 2023		
Opwaarderen busverbindingen Amsterdam - 't Gooi over de A1 [161]	**3**	2023
Nieuwe HOV-verbinding Hoofddorp - Uithoorn - Hilversum / Breukelen [54]	**3**	2023
Onderzoeksjaar na 2023		
Intensiveren HOV IJmuiden - Amsterdam Sloterdijk [87]	**4**	2023>
Nieuwe HOV-verbinding Lelystad - Hoorn [7]	**4**	2023>
Nieuwe HOV-verbinding (Almere -) Blaricum - Utrecht Uithof [27]	**4**	2023>

Nb.: voor 2021 (categorie 1) staan relatief veel ambities op de planning. Dit heeft te maken met het voornemen om de projecten in Zuid-Kennemerland rondom de HOV A9 integraal te onderzoeken. Ambities hebben invloed op elkaar. Door deze projecten in één onderzoek ('gebiedsaanpak') mee te nemen, ontstaat inzicht in afhankelijkheid. Nadere specificering kan later per ambitie worden uitgevoerd in de context van de gebiedsaanpak. Het gaat hierbij om de bouwstenen 78, 79, 80, 81, 88, 160 en 166.

CONCEPT

Bijlage 2b: conceptonderzoeksagenda Vervolg ROVT 2040 - tabel beoordeling ambities

Kenmerk: 1510902/1510909

#	Ambities [bouwstenen conform ROVT]	Investerings-kosten	Criteria / filters									Ordening	Vertaling naar jaren onderzoeks-agenda
			1. Bestaande energie		2. Zichtjaar (conform ROVT)	3. Raakvlakken coalities		4. Toewijding	5. Haalbaarheid		6. Zicht op financiering voor uitvoering / realisatie		
			Organisatie (inschuiven in lopende energie)	Toezeggingen (om te onderzoeken of afspraak in bijv concessie)		Provincie Noord-Holland	Lokaal		Rendement (kostendekkend conform ROVT)	Meekoppelkansen (werk-met-werk?) (grotere kans op haalbaarheid en			
1	Nieuwe HOV-verbinding (Almere -) Blaricum - Utrecht Uithof [27]	48 mln	nee	nee	2030	ja, bereikbaarheid GV	ja, Huizen en BEL	nee	goed	3	nee	4	2023>
2	Nieuwe HOV-verbinding Bollenstreek (Lisserbroek, Noordwijk - Schiphol) [153]	54 mln	ja	ja	2023	ja, bereikbaarheid Bollenstreek	nee	ja	goed	3	ja	0	2020
3	Wijziging materieelinzet dubbelgelede bussen Haarlem - Hoofddorp [78]	10 mln	ja, kwartiermakersfase gestart	ja	2030	ja (bereikbaarheid S'hol en ZKL/kust)	nee	misschien, uitzicht op commitment (afh van fase/stap)	goed	3	misschien, perspectief op financiering	1	2021
4	Routewijziging HOV-bus Ijmuiden - Schiphol via Haarlem Spaarnwoude [80]	50 mln	ja, kwartiermakersfase gestart	ja	2030	ja (bereikbaarheid S'hol)	nee	misschien, uitzicht op commitment (afh van fase/stap)	nvt	4	misschien, perspectief op financiering	1	2021
5	Intensiveren HOV IJmuiden - Amsterdam Sloterdijk [87]	0 mln	nee	nee	2030	nee	ja, Haarlem	nee	goed	4	nee	4	2023>
6	Doorstromingsmaatregelen & Frequentieverhoging HOV-Bus Amsterdam - Zaandam [107]	50+ mln (12 mil per km wss 10km)	ja	ja	2040	ja, doortrekken metro Zaandam/Purmerend	nee	ja	goed	6	nee	1	2021
7	Opwaarderen busverbinding HOV-sternet Alkmaar en Heerhugowaard met omliggende steden/dorpen [111]	50 mln	ja	nee	2030	ja, bereikbaarheid NHN	nee	misschien, ivm stationsaanpak Heerhugowaard	matig	3	nee	2	2022
8	Doorstromingsmaatregelen HOV-Bus Kruispunt Schouw ongelijkvloers [115]	30 mln	ja, Bereikbaarheid W'land reconstructie N247	ja	2023	misschien (bereikbaarheid BiW)	nee	ja	nvt	3	ja	0	2020
9	Opwaarderen busverbinding HOV Hoorn - Medemblik / Wervershoof [118]	5 mln	ja, Poort van Hoorn	nee	2030	ja, bereikbaarheid NHN	nee	nee	goed	3	misschien, perspectief op financiering	2	2022
10	Vluchtstrookgebruik A9 HOV-Bus Haarlem - Amsterdam Zuid / Schiphol Noord [81]	100 mln	ja, kwartiermakersfase gestart	ja	2040	ja (bereikbaarheid S'hol en ZKL/kust)	ja, Haarlem	misschien, uitzicht op commitment (afh van fase/stap)	goed	6	misschien, perspectief op financiering	1	2021
	Nieuwe HOV-Bus Haarlem - Schiphol via A9/A5 / Nieuwe bus/tramtunnel Haarlem [88]	1400 mln											
	Nieuwe HOV-Bus Haarlem - Schiphol via A9/A5 / Verrailen Haarlem - Schiphol - Amsterdam Zuid langs A9 [88]	1580 - 1720 mln											
11	Nieuwe HOV-verbinding Lelystad - Hoorn [7]	70 mln	nee	nee	2050	ja, Houtribdijk	ja, Hoorn	nee	matig	2	nee	4	2023>
12	Nieuwe HOV-verbinding Hoofddorp - Uithoorn - Hilversum / Breukelen [54]	50 mln	ja, verkennend onderzoek regio	nee	2040	ja, bereikbaarheid GV	nee	nee	matig	4	nee	3	2023
13	Routewijziging N5-bus naar station Haarlem laten aantakken op Haarlem Spaarnwoude en Heemstede-Aerdenhout [79]	10-20 mln	ja, kwartiermakersfase gestart	ja	2040	ja (bereikbaarheid ZKL/kust)	nee	misschien, uitzicht op commitment (afh van fase/stap)	nvt	4	misschien, perspectief op financiering	1	2021
14	HOV-verbinding Heemskerk - Beverwijk - A9 - Amsterdam/Schiphol [160]	30 mln	ja, kwartiermakersfase gestart	ja	2040	ja (bereikbaarheid S'hol)	nee	misschien, uitzicht op commitment (afh van fase/stap)	nvt	5	misschien, perspectief op financiering	1	2021
15	Opwaarderen busverbindingen Amsterdam - 't Gooi over de A1 [161]	30 mln	nee	nee	2040	ja, bereikbaarheid GV	nee	nee	goed	4	nee	3	2023
16	HOV-verbinding Wijckerpoort/Wijckermolen (HOV station Beverwijk) [164]	20-25 mln	ja	ja	2030	nee	nee	ja	nvt	3	ja	0	2020
17	Doorstromingsmaatregelen N5 bus Heemstede - Zandvoort [166]	30 mln	ja	ja	2030	ja, bereikbaarheid ZKL/kust	nee	ja	nvt	3	misschien, perspectief op financiering	1	2021
18 new	HOV-verbinding 321 Hilversum – Amsterdam Zuid (aangeboden in concessie GV; starten met een spitslijn) [nieuw]	nieuw	ja	ja	2030	ja, bereikbaarheid GV	nee	ja	goed	3	ja	1	2021

BIJLAGE III – Plan van aanpak Vervolg ROVT (regionale HOV bus- en trambouwstenen)

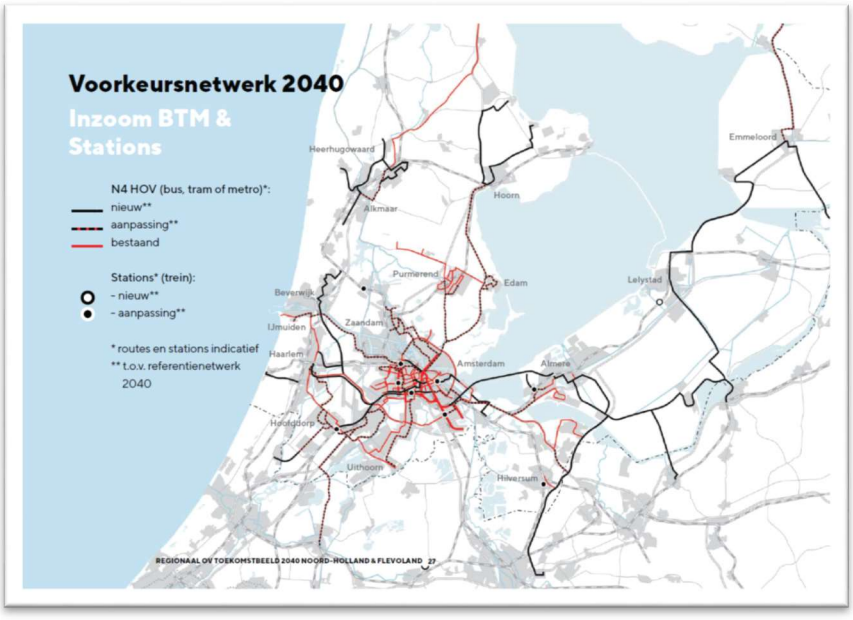
CONCEPT

Bijlage 3 bij conceptonderzoeksagenda provincie Noord-Holland
Vervolg uitwerking Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 (ROVT)

Kenmerk: 1510902/1510909

Vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld 2040

Plan van aanpak voor regionale bus- en trambouwstenen voor de provincies Noord-Holland en Flevoland



Definitief

Opgesteld door:
Coördinatieteam Vervolg ROVT (Vervoerregio Amsterdam, provincie Flevoland en provincie Noord-Holland)

Besproken met gemeenten in Noord-Holland en Flevoland in augustus 2020

8-9-2020

Inhoudsopgave

1. Inleiding en doel 2
1.1. Vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld noodzakelijk en start nu 2
1.2. Opdracht voor vervolg nadere uitwerking ROVT 2
1.3. Leeswijzer 2

2. Context en uitgangspunten 3
2.1. Context en aandachtspunten 3
2.2. Focus op regionale bus- en trambouwstenen 3
2.3. Relatie met andere trajecten 3
2.4. Relatie met huidige situatie (COVID-19) 4

3. Aanpak via cyclus van vier fasen 5
3.1. Kwartiermaken en inventariseren (fase 0) 5
3.1.1. Coördinatieteam is aan zet voor organiseren proces vervolg ROVT 5
3.1.2. Inventariseren: bepalen focus en urgentie 6
3.2. Cyclisch proces (fase 1 tot en met 4) 7
3.2.1. Fase 1 – agenderen en prioriteren (ordenen) 7
3.2.2. Fase 2 – nadere detaillering (onderzoek) en uitvoeren 9
3.2.3. Fase 3 – monitoren: signaleren en informeren van de status 10
3.2.4. Fase 4 – bijstellen, herijken en vervolg 11

4. Organisatie, planning, kosten en communicatie 12
4.1. Organisatie 12
4.1.1. Platform Mobiliteit MRA en participatie gemeenten 12
4.1.2. Kernteam Strategische OV- en Spoorcoördinatie 12
4.1.3. Coördinatieteam Vervolg ROVT 13
4.1.4. Individuele OV-autoriteiten aan zet 13
4.2. Planning 13
4.3. Benodigd budget 13
4.4. Betrekken omgeving (in-en extern) 14

Bijlage 1: lijst BTM-projecten ROVT per corridor 2030/2040 15
Bijlage 2: inventarisatie bus- en trambouwstenen ROVT vs lopende programma's en projecten 18
Bijlage 3: eerste (ambtelijke) inventarisatie betrokkenheid gemeenten bij Vervolg ROVT 19

1. Inleiding en doel

1.1. Vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld noodzakelijk en start nu

Met de vaststelling van het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland (ROVT) en het aanbieden van het bijbehorende boekje *'Kansrijke Noodzaak, schaalsprong naar het mobiliteitssysteem van morgen'* aan de minister op 20 november 2019, is een einde gekomen aan een periode van meer dan twee jaar onderzoek en besluitvorming in onze regio. Het ROVT is door vijf partijen (colleges van provincies Noord-Holland en Flevoland, gemeenten Almere en Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam) bestuurlijk vastgesteld als:

- input voor het Landelijke Toekomstbeeld OV (LTOV);
- input voor SBAB-onderzoeken en verkenningen;
- uitgangspunt voor regionale uitwerking van de bouwstenen voor HOV-bus en tramverbindingen door de beide provincies en de Vervoerregio Amsterdam.

Met de vaststelling van het ROVT hebben de betrokken bestuurders aangegeven de noodzaak te zien om (snel) vervolgstappen te zetten die zijn gericht op realisatie van het voorkeursnetwerk ROVT. Dit netwerk is overigens geen in beton gegoten blauwdruk. Voordat realisatiebesluiten aan de orde zijn, zal nog veel onderzoek moeten worden uitgevoerd.

Voor het ROVT wordt verwezen naar: https://www.metropoolregioamsterdam.nl/regionaal-ov-toekomstbeeld-2040-aangeboden-aan-minister/

1.2. Opdracht voor vervolg nadere uitwerking ROVT

Goed openbaar vervoer houdt regio's aantrekkelijk om te wonen, te werken, te leren, te ondernemen en te bezoeken. Met onze ambitie voor 2040 zetten we in op economisch vitale en leefbare regio's. In het bestuurlijk overleg Platform Mobiliteit MRA van 11 maart 2020 is een globale aanpak voor het vervolg van het ROVT voorgelegd. Bestuurders hebben ingestemd met de verdere uitwerking van de regionale bouwstenen van het ROVT, welke tot stand zijn gekomen uit onderzoek naar de (regionale) opgaven (bijv. met betrekking tot woningbouw en werkgelegenheid) in de provincies Noord-Holland en Flevoland. Zoals in het ROVT aangegeven zal de aanpak van het verder uitwerken van deze bouwstenen decentraal plaatsvinden. Bus- en trammaatregelen uit het voorkeursnetwerk ROVT staan centraal. De betrokken OV-autoriteiten (Vervoerregio Amsterdam, provincie Noord-Holland en provincie Flevoland) zijn verantwoordelijk. Vanuit elke partij is een coördinator aangewezen. Een coördinatieteam ROVT, bestaande uit drie personen vanuit de betreffende OV-autoriteiten (zie H4), is opgericht om de voortgang van de uitvoering van de regionale bouwstenen te monitoren, te agenderen, van elkaar te leren en samen te werken waar dat gewenst is. Het gedachtengoed van het ROVT wordt door het coördinatieteam in de gaten gehouden.

Als eerste start de kwartiermakersfase. Centraal in deze fase staat het opstellen van het voorliggende plan van aanpak (PvA). Het doel van dit PvA is om een werkwijze te beschrijven waarmee vervolgacties voor het ROVT georganiseerd kunnen worden en bevat tevens voorstellen voor de governance van dat vervolg. De vervolguitwerking en realisatie van de bouwstenen bedden we in bij reeds lopende projecten of agenderen we voor opname in reguliere planprogrammeringen, zoals:

- de OV- en Ketenaanpak (provincie Noord-Holland);
- de Investeringsagenda Mobiliteit (Vervoerregio Amsterdam);
- en het Programma Mobiliteit en Ruimte (provincie Flevoland).

1.3. Leeswijzer

Het voorliggende PvA is door het coördinatieteam opgesteld. In de volgende hoofdstukken worden de context, uitgangspunten en aanpak beschreven. Ten slotte wordt een organisatievoorstel gedaan inclusief een doorkijk qua planning en middelen.

2. Context en uitgangspunten

2.1. Context en aandachtspunten

Het vervolg ROVT kan op bestuurlijke en ambtelijke steun rekenen en daarmee het vliegwiel vormen om vaart te maken en druk te zetten op verbeteringen in het OV. De opdrachtgevers voelen de urgentie om nu of in de nabije toekomst het OV te verbeteren en willen deze urgentie uitdragen. Dit zien we ook terug in de coalitieakkoorden. Duurzame bereikbaarheid en verstedelijking zijn belangrijke opgaven waarbij gestreefd wordt naar een balans tussen leefbaarheid en economische groei. De sterke groei van het aantal inwoners en banen, de grote woningbouwopgave en de groei van de economie op geconcentreerde plaatsen in met name de Metropoolregio Amsterdam (MRA) leidt tot een grote toename van de vraag naar mobiliteit. De vraagstukken van de energietransitie, klimaatdoelstellingen en circulaire economie komen hier nog bij. Bij elkaar zijn deze opgaven bijzonder groot en complex. Centraal staat het leggen van koppelingen tussen ruimtelijke ontwikkelingen en het bestaande en toekomstige (H)OV-netwerk en fietsnetwerken.

De tijd is er rijp voor; er is algemeen gedeeld besef dat het OV wezenlijk bij kan dragen aan maatschappelijke en economische doelstellingen. Met het voorkeursnetwerk ROVT ligt er een ambitieus pakket aan maatregelen voor Noord-Holland en Flevoland. Met dit PvA gaan we een deel daarvan organiseren, prioriteren en is het doel ook realiseren. In het proces dienen we met een aantal aandachtspunten rekening te houden:

- Uitgangspunt voor het ROVT is de aanname dat bepaalde projecten zijn gerealiseerd. Te denken valt aan ERTMS, OV SAAL MLT, PHS en Zuidasdok. Aandachtspunt is dat binnen deze processen nog keuzes gemaakt dienen te worden die van invloed kunnen zijn op het voorkeursnetwerk ROVT.
- Focus van het eindproduct ROVT is gericht op héél Noord-Holland en Flevoland en dus niet alleen op bijvoorbeeld de MRA.
- Betrokkenheid en afstemming met alle regio's in de twee provincies is van belang. We moeten dit, net als het voortraject ROVT, samen doen voor o.a. draagvlak, realisatie en (co-)financiering.

2.2. Focus op regionale bus- en trambouwstenen

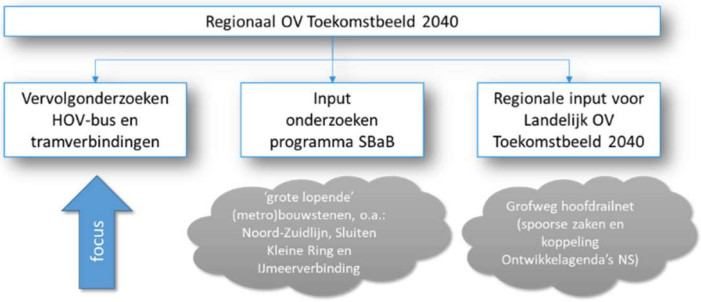
In dit PvA staan de regionale bus- en trambouwstenen van het voorkeursnetwerk ROVT centraal (zie ook H1.2). De uitwerking van dit deel van het ROVT vindt immers decentraal plaats en op betreffende bouwstenen hebben de decentrale partijen onder andere via hun investeringsprogramma's en concessies invloed. Het gaat hierbij om een aanzienlijk aantal bouwstenen. In bijlage 1 zijn de betreffende HOV-bus- en trambouwstenen uit het voorkeursnetwerk ROVT weergegeven. In hoofdstuk 3 wordt hier verder op ingegaan.

2.3. Relatie met andere trajecten

In het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) worden de 'grote' bouwstenen opgepakt. Voorbeelden zijn: Noord-Zuidlijn naar Schiphol / Hoofddorp, Sluiten Kleine Ring en Amsterdam Bay Area (IJmeerverbinding). Voor deze bouwstenen geldt de governance van SBaB. Het coördinatieteam ROVT gaat deze bouwstenen niet monitoren, maar houdt de voortgang wel in de gaten. Via het kernteam Strategische OV- en Spoorcoördinatie komen diverse dossiers samen, zie H4.

Spoorgerelateerde bouwstenen, bijvoorbeeld hoofdrailnet en nieuwe stations, worden zo veel mogelijk meegenomen in het proces LTOV. Spoorgerelateerde bouwstenen worden behandeld en gemonitord vanuit de MRA-Spoorgroep. Daarnaast wil de NS graag met de regio's Regionale Ontwikkelagenda's voor Noord-Holland en Flevoland opstellen. Hier liggen meekoppelkansen (energie en middelen) om (spoor)bouwstenen uit het ROVT te realiseren. Ook hier geldt dat het coördinatieteam de voortgang in de gaten houdt via het kernteam Strategische OV- en Spoorcoördinatie, zie H4.

Samengevat geeft afbeelding A een schematische weergave hoe en waar bouwstenen uit het voorkeursnetwerk ROVT worden opgepakt en wat relaties zijn met andere trajecten. Focus in dit PvA ligt op de regionale bus- en trammaatregelen en bouwstenen die niet in andere trajecten een plek hebben. Hierbij nog wel aandacht voor het LTOV dat zich ook op BTM / BRT (Bus Tram Metro / Bus Rapid Transport) richt via een eigen onderzoekstraject en werkstroom. Doel daarbij is om een inventarisatie en ordening te maken van BTM-input per landsdeel dat vertaald wordt naar input voor de Ontwikkelagenda LTOV. ROVT en LTOV kunnen elkaar daarin versterken.



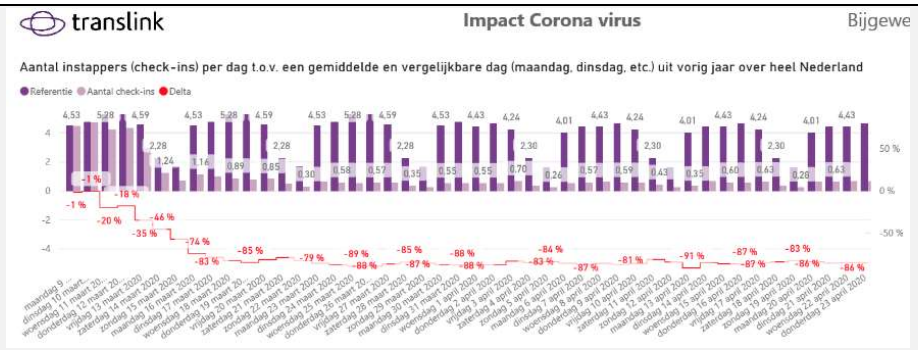
Afbeelding A: focus uitwerking Vervolg ROVT

2.4. Relatie met huidige situatie (COVID-19)

Nederland maakt deze maanden met COVID-19 een crisis mee die zijn sporen nalaat in de samenleving. Niet alleen is de samenleving maatschappelijk ontwricht geraakt, maar ook is economische schade aangericht. De impact is nog onzeker, ook voor de langere termijn, maar rekening wordt gehouden met een krimp van de Nederlandse economie, terwijl de overheidsbegroting zich geconfronteerd ziet met onverwachte (miljarden)uitgaven en dalende belastinginkomsten. Dit heeft ook invloed op het groei-/investeringsfonds voor mobiliteit.

De ambities uit het ROVT staan nog steeds overeind. Het streven is dat wij ons blijven inspannen om onze ambities nader in te vullen. Goed openbaar vervoer is een essentiële voorwaarde om onze regio de komende decennia bereikbaar en leefbaar te houden en de economie verder te laten groeien.

De COVID-19-crisis heeft de samenleving voor een ongekende uitdaging gesteld, die ook effect heeft op mobiliteit. Belangrijke vraag daarbij is hoe we de mobiliteitsbehoefte van een weer opstartende economie en samenleving moeten faciliteren. In ieder geval behoort het openbaar vervoer tot de vitale sectoren die voortgezet dienen te worden. Samen met onze partners (gemeenten, vervoerders etc.) gaan we invulling geven aan deze ambitie[1].



Bovenstaand figuur geeft de landelijke ontwikkeling van het aantal instappers in het OV weer (vanaf 9 maart) na de landelijke maatregelen t.a.v. COVID-19. Duidelijk zichtbaar is de forse afname met bijna 90% in maart en april. De grafiek geeft het beeld tot eind april 2020. Voor de maand mei ligt de afname op ca. 77%; juni ca. 65%; juli ca. 49%; en aug ca. 42%. Bron: https://www.translink.nl/library

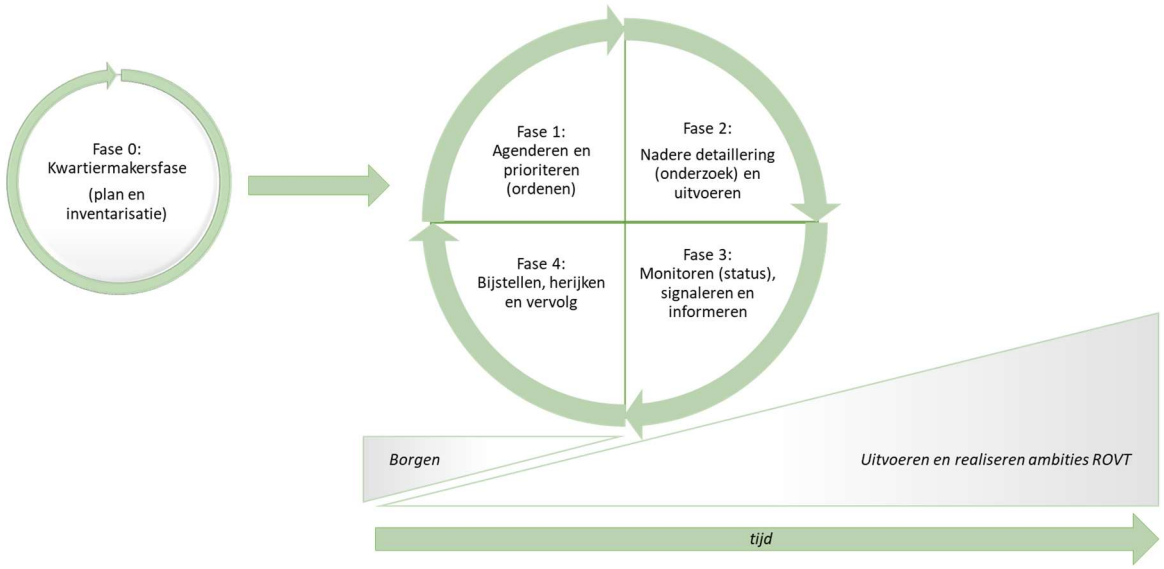
[1] In gesprekken met gemeenten en vervoerders merken we dat besluiten voor lange termijn bouwstenen in een ander daglicht staan. Men plaatst werkzaamheden (o.a. gekoppeld aan tijd, geld en energie) in het perspectief van het heden en morgen. Binnen het programma SBaB staat COVID-19 ook op de agenda en is er een aparte werkgroep opgericht.

3. Aanpak via cyclus van vier fasen

De realisatie van de afzonderlijke bouwstenen uit het ROVT gebeurt onder de verantwoordelijkheid van de provincies Noord-Holland, Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam. Een aantal bouwstenen wordt gezamenlijk opgepakt. Welke projectstructuur passend is, kan per bouwsteen verschillen. De ene keer zal worden aangehaakt bij bestaande programma's of OV-aanbestedingen (concessies) en voor andere bouwstenen wordt wellicht een eigen organisatie ingericht.

Een coördinatieteam ROVT is opgericht om de voortgang van de uitvoering van de regionale bouwstenen te monitoren, te agenderen, van elkaar te leren en samen te werken waar dat gewenst is. Het gedachtengoed van het ROVT wordt door het coördinatieteam in de gaten gehouden. Dit team is geen opdrachtgever voor de afzonderlijke bouwstenen en niet verantwoordelijk voor de uitvoering. Het coördinatieteam houdt de regie op de voortgang en samenhang tussen de bouwstenen en de OV-autoriteiten. Ze zijn dus vraagbaak ROVT en aanjager en/of stimulator van de bouwstenen. Het opdrachtgeverschap van de bouwstenen ligt bij de overheden.

Vanuit de ambitie ROVT (het plan) worden bouwstenen opgepakt en uitgevoerd. Dit is een cyclisch en lerend proces om de ambities ROVT waar te maken. Onderstaande afbeelding B maakt dit inzichtelijk. Dit proces geeft tevens de mogelijkheid tot bijstelling door rekening te houden met bijvoorbeeld (externe) ontwikkelingen uit andere projecten of een situatie als COVID-19. In de volgende paragrafen wordt de afbeelding nader toegelicht.



Afbeelding B: schematische weergave aanpak Vervolg ROVT

3.1. Kwartiermaken en inventariseren (fase 0)

3.1.1. Coördinatieteam is aan zet voor organiseren proces vervolg ROVT

In fase 0 worden allereerst de voorbereidingen getroffen zodat de drie OV-autoriteiten de uitvoering van het ROVT kunnen oppakken. Het coördinatieteam is aangesteld om het proces te organiseren en om te komen tot een voorstel voor uitvoering. In fase 0 staat het organiseren van mensen en middelen en het inrichten van het proces om de voortgang van het ROVT te kunnen monitoren centraal. Zodra deze fase is afgerond, krijgt het coördinatieteam een andere rol waarbij de focus ligt op overzicht houden, voortgang monitoren en het signaleren en agenderen van 'knelpunten' over de OV-autoriteiten heen (de cyclus). Dit cyclische proces zorgt er voor dat we flexibel kunnen inspelen op veranderingen, zoals ontwikkelingen uit parallelle processen, financiering en bijvoorbeeld COVID-19. Tevens zorgt het er voor dat ambities kunnen worden geborgd en dat we gestructureerd ambities uit het ROVT kunnen oppakken en uitvoeren en realiseren.

Dit PvA is het vertrekpunt voor het vervolg ROVT. Met het PvA is het proces voor het oppakken en uitvoeren van ambities uit het ROVT uitgelijnd. Het coördinatieteam treft al voorbereidingen zodat adequaat doorgepakt kan worden. Te denken valt aan het consulteren van de omgeving (bijv. gemeenten) via de Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraden (PVVB's) in Noord-Holland en Ambtelijke Overleggen Vervoer in Flevoland en Vervoerregio Amsterdam. De verwachtingen en wijze van aanhaking in het vervolgproces zijn geïnventariseerd[2]. Net als het aanbrengen van een focus op prioritaire bouwstenen die op relatief korte termijn opgepakt kunnen worden (zie volgende paragrafen voor nadere uitwerking). Ten slotte heeft in augustus 2020 een informatiesessie met gemeenten/regio's plaatsgevonden waarin dit PvA is besproken. Opmerkingen zijn beoordeeld en verwerkt. Voorgesteld wordt om dit PvA te bekrachtigen via het DO Platform Mobiliteit MRA. Na akkoord van het Platform Mobiliteit is de kwartiermakersfase afgerond en start fase 1 officieel.

3.1.2. Inventariseren: bepalen focus en urgentie

Het coördinatieteam heeft als eerste alle regionale bus- en trambouwstenen uit het voorkeursnetwerk ROVT inzichtelijk gemaakt. In totaal gaat het om ca. 45 regionale bus- en trambouwstenen, zie bijlage 1. Opgedeeld naar de OV-autoriteiten (soms grensoverschrijdend dus samen optrekken) betekent dit grofweg:

- 15 projecten voor de Vervoerregio Amsterdam (incl. gemeente Amsterdam – met name tram)
- 11 projecten voor de provincie Noord-Holland
- 8 projecten voor de provincie Flevoland
- 6 projecten grensoverschrijdend (samen optrekken)
- 3 projecten zitten in programma en proces SBaB ('metro bouwstenen ROVT')

Het voorkeursnetwerk ROVT bestaat uit bouwstenen (ambities / projecten) die niet allemaal gelijktijdig uitgewerkt kunnen en hoeven worden. Het is nodig dat gezamenlijk prioriteiten worden gesteld (ook omdat de financiële middelen beperkt zijn[3]) zodat er focus ontstaat en het werkbaar en behapbaar blijft. In het ROVT is al een eerste prioritering (ordening) aangegeven voor de verschillende bouwstenen. Er is daarin een onderscheid gemaakt tussen bouwstenen waarvan het streven is om ze voor 2030 te realiseren en bouwstenen die in 2040 moeten zijn gerealiseerd (oplossen van knelpunt (inhoud) en urgentie). Van deze bouwstenen zien we dat een aantal (deels) worden opgepakt binnen reeds lopende projecten, programma's of aanbestedingen. Voorgesteld wordt om als eerste op die lopende projecten te richten (meekoppelkansen)[4]. Voordeel hiervan is dat binnen de OV-autoriteiten al energie en aandacht zit op deze bouwstenen. We sluiten dus zoveel als mogelijk aan bij lopende programma's. Door (beperkte) aanpassingen aan de scope kunnen in lopende trajecten bouwstenen uit het voorkeursnetwerk ROVT worden opgepakt[5]. De overige bus- en trambouwstenen ROVT die niet aan lopende projecten, programma's of aanbestedingen te

---

[2] *In april en mei 2020 is binnen de drie OV-autoriteiten het Vervolg ROVT geagendeerd geweest. Specifieke bus- en trambouwstenen conform bijlage 1 zijn ook voorgelegd. Ontvangen reacties zijn verwerkt in bijlage 3.*

[3] *Er ligt een gezamenlijke opgave voor onderzoek en uitvoering (OV-autoriteiten en regio / overige wegbeheerders). De noodzaak is onderkend met het opleveren van het ROVT eind 2019. Een eerste stap is commitment op onderzoek zodat van daaruit gezamenlijk gewerkt kan worden aan de ambitie. Dit betreft een samenspel waar we inventief zullen moeten zijn.*

[4] *In bijlage 2 is een eerste globale inventarisatie te vinden van welke bouwstenen in lopende trajecten ondergebracht kunnen worden. Per OV-autoriteit wordt dit nader uitgewerkt. De insteek hierbij is dat er samen wordt opgetrokken. Samen tussen de OV-autoriteiten, maar zeker ook met de omgeving (in- en extern). Bijvoorbeeld gemeenten en vervoerders worden, net als in het voortraject, actief betrokken (zie H4).*

[5] *Aandacht voor concessievraagstukken. Soms gaat het bij de bouwstenen uit het ROVT om kwaliteitsverbeteringen en die kunnen vaak gerealiseerd worden via aanbestedingen. Het aanbod ligt vaak vast in langlopende concessies (tot soms 2030). Indien van toepassing dan moet worden bekeken welke optimalisatiemogelijkheden haalbaar zijn. Dit dient in overleg tussen concessiebeheerders en vervoerders plaats te vinden.*

koppelen zijn, betreffen nieuwe initiatieven en worden later opgepakt. Andere criteria die kunnen worden toegepast bij het prioriteren (ordenen) en die ook met gemeenten/regio's in augustus 2020 besproken zijn, betreffen:

Criteria (filter)	Omschrijving
Inhoud en urgentie	Oplossen knelpunt in <2030; 2030-2040; >2040? Impact corona?
Meekoppelkans	Inbedding / agendering via lopende processen*, Beheer & Onderhoud en/of herijking concessies?
Politiek aandacht	Past bij beleid wegbeheerders, coalitieakkoorden en overige initiatieven
Beschikbare middelen en capaciteit	Capaciteit en financiering zijn beschikbaar vanuit de partijen
Koppeling Landelijke OV Toekomstbeeld	Aandacht en urgentie bouwstenen vanuit het RIJK (werkstroom BTM-BRT LOVT)

** Te denken valt aan agendering voor opname in reguliere planprogrammeringen, zoals de Ketenaanpak (provincie Noord-Holland), de Investeringsagenda Mobiliteit (Vervoerregio Amsterdam) en het Programma Mobiliteit en Ruimte (provincie Flevoland)*

Deze criteria betreffen een voorzet en worden nader geoptimaliseerd. Afstemming met de omgeving vindt per OV-autoriteit plaats. Eventueel kan ook aandacht worden gegeven aan een weging of gewicht per criterium. Met behulp van de criteria wordt een ordening van de bouwstenen per OV-autoriteit gemaakt. Hierbij kan ook gewerkt worden naar een onderzoeksagenda per OV-autoriteit: welke bouwsteen pakken we wanneer op.

Impact COVID-19 op ambities
Mede door de huidige tijd met o.a. COVID-19 liggen aandacht en accenten soms net iets anders dan een half jaar geleden. Ambities zijn er nog steeds. Door eerst te kijken naar slimme combinaties, en gebruik te maken van lopende programma's en projecten, kan de uitvoering van een deel van het ROVT al op korte termijn worden opgepakt. Omdat het proces als cyclus is ingericht (zie afbeelding B) is het mogelijk om met een bijstelling te schakelen tussen lopende projecten en nieuwe initiatieven. Het coördinatieteam, de 'hoeder' van het ROVT, monitort dit en houdt rekening met ontwikkelingen. Hierdoor is er sprake van een adaptieve aanpak voor het realiseren van de ambities en het gedachtengoed ROVT. Impact COVID-19 wordt meegenomen bij het criterium 'inhoud en urgentie'.

3.2. Cyclisch proces (fase 1 tot en met 4)

3.2.1. Fase 1 – agenderen en prioriteren (ordenen)
Wanneer de uitvoering van het ROVT qua proces is georganiseerd, kunnen de verschillende OV-autoriteiten aan de slag. De decentrale aanpak functioneert als een tamelijk autonoom proces. Hiermee wordt bedoeld dat de OV-autoriteiten zelfstandig per bouwsteen een aanpak uitlijnen voor haar bouwstenen, met aandacht voor draagvlak en de omgeving, zie ook H4. Voortgang wordt teruggekoppeld aan het coördinatieteam. Dat team monitort het geheel en zij melden jaarlijks de voortgang aan de opdrachtgevers (Platform Mobiliteit MRA).

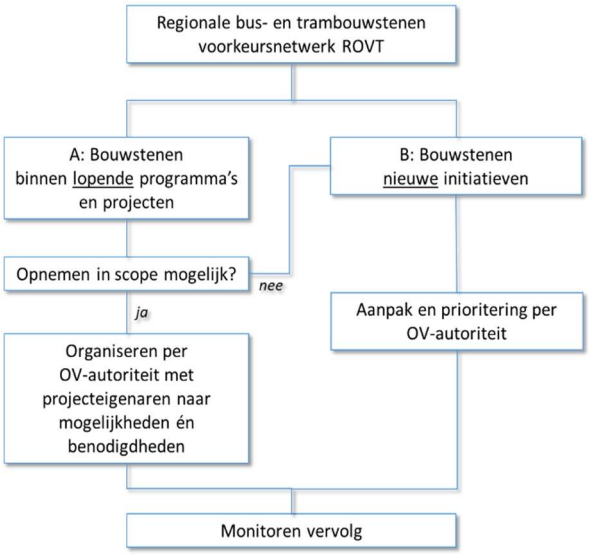
Verzamelen van informatie per bouwsteen
Per OV-autoriteit worden de bouwstenen in bijlage 1 nagelopen en wordt deze bijlage aangevuld en definitief gemaakt. Per project wordt informatie verzameld met betrekking tot de stand van zaken van de ROVT-bouwsteen, bijvoorbeeld: wanneer gereed (status), hoe verder, wie is het aanspreekpunt, betrokken partijen, is er sprake van een scopewijziging en welke etc. (zie voorbeeld afbeelding C). Laatste inzichten en stand van zaken van een bouwsteen zijn hiermee inzichtelijk.

Regio	Nr. (bouwsteen nummer uit ROVT)	Toelichting ROVT	Contactpersoon / organisatie / stakeholders	Is al gestart met project? Ja, nee, wanneer? (belegd in lopend traject)	Wat is de huidige stand van zaken project?	Is het project conform scope ROVT? Waar liggen koppelkansen?	Wat is de planning / mijlpalen?	Is er budget beschikbaar?
Noord-Holland Noord	111	Opwaarderen busverbinding HOV-sternet Alkmaar en Heerhugowaard met omliggende steden/dorpen	Contactpersoon: • Jan Wijkhuizen Stakeholders: • Gemeente Alkmaar • Gemeente Heerhugowaard • BUCH gemeenten • Provincie Noord-Holland • Connexxion	Nee	PNH bezig met herijking concessie NHN en Alkmaar met mobiliteitsplan Alkmaar	In ruimtelijke ontwikkeling Alkmaar liggen kansen voor inzet OV-knooppunten en HOV-sternet	Na de zomer 2020 PvA voor ontwikkeling en verbetering vervoerplan 2022 (eind 2021)	Studiebudget beschikbaar. (Nog) geen budget voor infra investeringen. Potentieel inzet OV-fonds/potentieel geen investeringen nodig.
Vervoerregio Amsterdam	107	HOV ZaanIJ corridor Vervoerregio en Provincie Noord-Holland starten een verdiepend onderzoek naar het HOV op de Zaan-IJ-corridor. Obv dit onderzoek wordt vervolgens bekeken wat er op de middellange en lange termijn nodig is. Dit kan zowel een bus, trambus, tram, lightrail of metro zijn	Contactpersoon: • Kaz de Bruijn Stakeholders: • VRA (Arnoud Mouwen) • Gemeente Zaanstad • Gemeente Purmerend • Gemeente Amsterdam • Provincie Noord-Holland	Ja, juli 2020	Onderzoeksfase (probleem-analyse)	Ja, conform scope ROVT	November 2020 opleveren resultaten probleemanalyse	Ja, onderzoeksbudget beschikbaar

Afbeelding C: voorbeeld eerste stap verzamelen nadere informatie bouwstenen

<u>Bouwstenen in lopende projecten en programma's</u>

Afbeelding D schetst op hoofdlijnen de volgende stap. Focus betreft de bouwstenen die opgenomen kunnen worden in de lopende projecten / programma's. Rekening wordt gehouden met de criteria voor prioriteren / ordenen zoals beschreven in H3.1.2. Hierdoor ontstaat richting voor het oppakken van de bouwstenen. Daarna worden met de betreffende projecteigenaren van de lopende projecten nadere afspraken gemaakt hoe de maatregelen uit het ROVT meegenomen worden in de scope[6]. Deze projecteigenaren moeten vervolgens opdracht krijgen de scope van de huidige opdrachten te controleren op de bouwstenen uit het ROVT en daarbij inhoud en planning te wijzigen. Georganiseerd wordt dat een bouwsteen uit het ROVT daadwerkelijk wordt ingepast in de lopende scope van een project en dus wordt opgepakt. Dit geldt ook voor bouwstenen uit het ROVT met betrekking tot concessievraagstukken. Samen met concessiebeheerders en vervoerders wordt gezorgd dat bouwstenen worden opgepakt. Projecteigenaren krijgen hierbij ondersteuning vanuit de eigen organisatie zodat afstemming goed verloopt. Tenslotte, moet de voortgang worden gemeld aan het coördinatieteam zodat uiteindelijk ook zij de status per bouwsteen inzichtelijk heeft. Een complete en gedragen lijst bouwstenen ontstaat voor het vervolg ROVT. Met deze aanpak kan al een deel van de ambities uit het voorkeursnetwerk ROVT worden waargemaakt. Dit past ook in de huidige tijd waarin accenten door COVID-19 net even anders zijn komen te liggen. Voorkomen wordt dat (decentraal) dubbel werk wordt verricht.



Afbeelding D: focus regionale bus- en trambouwstenen vervolg ROVT (eerst op lopende projecten en programma's)

<u>Bouwstenen nieuwe initiatieven</u>

Daarnaast zijn er de nieuwe initiatieven, bouwstenen die niet aan een lopend project of proces te koppelen zijn. Voor de nieuwe initiatieven dient een OV-autoriteit voor de eigen ROVT-bouwstenen een aanpak te ontwikkelen m.b.t. prioriteren/ordenen, zie criteria voor filter H3.1.2, en uitvoering. Voorgesteld wordt om door middel van een werksessie, met de omgeving, de bouwstenen gezamenlijk door te lopen en te beoordelen. Met de inventarisatie van de beschikbare informatie per bouwsteen (zie afbeelding C) kan worden bepaald welke beslisinformatie beschikbaar is en welk

[6] *Hierbij wordt expliciet de koppeling gezocht met andere lopende initiatieven binnen de OV-autoriteiten, bijvoorbeeld OV-/Ketenaanpak of OV Knooppunten (provincie Noord-Holland), Programma Mobiliteit en Ruimte (provincie Flevoland) en de Investeringsagenda Mobiliteit of BBROVA - Uitvoeringskompas OV 2030 (Vervoerregio Amsterdam). Bovendien door krachten te bundelen maakt je vanuit verschillende trajecten gebruik van elkaars focus en kan urgentie worden gecreëerd.*

aanvullend onderzoek nodig is. Afstemming met de omgeving, al dan niet met geografische afbakening, is van belang. Hierbij kan ook worden bepaald welke rol de omgeving krijgt in het proces, bijvoorbeeld met betrekking tot het trekkerschap (OV-autoriteit pakt het zelf op of wellicht kan een regiopartij, bijvoorbeeld een gemeente, in de lead zijn bij het oppakken van een bouwsteen). Voor de deze nieuwe initiatieven wordt vervolgens een projectvoorstel / aanpak gemaakt of het krijgt bijvoorbeeld een plek in het programma van eisen voor een aanbesteding van een concessie. Nadere detaillering en uitvoering van deze bouwstenen vindt daarna plaats (zie volgende stappen). Bij de werkzaamheden van de nieuwe initiatieven kan eventueel een adviesbureau worden ingehuurd ter ondersteuning.

Cyclus van monitoren start
Voor het coördinatieteam begint hier de cyclus van monitoren. Het doel is overzicht bewaren van de stand van zaken en voortgang van de bouwstenen van het ROVT. Het coördinatieteam monitort de voortgang en zorgt ervoor dat de OV-autoriteiten kunnen leren van elkaar en ondersteunt bij de aanpak van grensoverschrijdende bouwstenen. Het coördinatieteam heeft in deze fase ook de taak om advies uit te brengen om bouwstenen te agenderen en/of te ordenen. Dit doet zij als in de monitoringsrapportage wordt gesignaleerd dat er bijvoorbeeld kansen zijn om bouwstenen te laten meeliften in nieuwe programma's of als de uitvoering van bouwstenen niet volgens planning verloopt.

3.2.2. Fase 2 – nadere detaillering (onderzoek) en uitvoeren
Nu de bouwstenen zijn geagendeerd binnen de drie OV-autoriteiten worden ze in deze fase gekoppeld aan regionale agenda's. Hiermee ontstaat een bredere context en urgentie om bouwstenen op te pakken. Specifieke wensen, behoeften en mogelijkheden per OV-autoriteit kunnen worden meegenomen. Er zijn immers verschillen tussen de drie OV-autoriteiten, bijvoorbeeld qua geografische kenmerken, hoeveelheid en type bouwstenen, meekoppelkansen (bij projecten), beschikbaarheid van mensen en middelen en urgentie.

Nadere uitwerking (onderzoek en realisatie) bouwstenen door OV-autoriteit
In fase 2 staat de nadere detaillering van bouwstenen centraal. Voordat uitvoering kan starten geven de drie OV-autoriteiten aan hoe ze de uitwerking en realisatie van hun eigen bouwstenen gaan organiseren en vormgeven (ordenen, faseren en uitvoeren bouwstenen; met aandacht voor draagvlak). OV-autoriteiten zijn, zoals eind 2019 afgesproken bij oplevering ROVT, zelf aanzet voor betreffende regionale bouwstenen. Zij voeren uit en dienen hierbij ook voldoende capaciteit te organiseren. Hierbij dient ook aandacht te zijn voor de (on)voorziene project- en planningsrisico's inclusief beheersmaatregelen. Een beknopte doorkijk per OV-autoriteit hoe de borging zal plaatsvinden wordt hieronder beschreven. Aan het coördinatieteam de taak samenhang te houden binnen en tussen de drie OV-autoriteiten en de voortgang te monitoren.

Vervoerregio Amsterdam
De Investeringsagenda Mobiliteit vormt de centrale investeringsprogramma, waar vanuit de ambities en strategische opgaven uit het Beleidskader Mobiliteit bijdragen aan projecten van de vijftien gemeenten. Het agenderen van nieuwe maatregelen vindt plaats in het programmateam van deze Investeringsagenda. Zij nemen het voortouw bij het ophalen (passief) en initiëren (actief) van nieuwe maatregelen bij onze partners, gemeenten en interne collega's. Het coördinatieteam ROVT is verantwoordelijk door initiatieven te agenderen en het programmateam te betrekken vanuit hun expertise en zicht geven op een beleidsmatige toets en het initiatief op te nemen in de investeringsagenda.

Provincie Flevoland
De grote lijnen van het mobiliteitsbeleid van provincie Flevoland zijn vastgelegd in de omgevingsvisie van Flevoland en de mobiliteitsvisie. Iedere vier jaar wordt een Programma Mobiliteit en Ruimte

(PMR) opgesteld waarin de visie wordt vertaald in concrete doelen en acties. De bouwstenen van het ROVT moeten uiteindelijk hun plek gaan krijgen in het PMR. Daarnaast hebben ook de beschikbare budgetten, aanbestedingskalender en coalitieakkoorden invloed op de prioritering/ordening van bouwstenen.

Provincie Noord-Holland
Voor Noord-Holland geldt dat we ons richten op het organiseren van vervolguitwerkingen ROVT en realisatie door middel van agendering voor opname in reguliere planprogrammeringen, zoals de OV- en Ketenaanpak. Hierdoor komt er ook een relatie met het Programmaplan OV-Knooppunten, het OV-fonds en het Bestedingsplan. Ook sluit dit aan bij vraagstukken rondom de herijking van de concessies (re design). Met deze koppeling is agendering geborgd, past dit bij het Coalitieakkoord '*Duurzaam Doorpakken!*' en zijn proces- en onderzoeksmiddelen[7] beschikbaar om ambities uit het ROVT nader te onderzoeken.

3.2.3. Fase 3 – monitoren: signaleren en informeren van de status

In deze fase worden de bouwstenen vergeleken met de geplande resultaten uit het ROVT en waar nodig wordt het ROVT bijgesteld (fase 4). De OV-autoriteiten werken autonoom aan de bouwstenen. Voortgang wordt met regelmaat (minimaal eenmaal per jaar uitvoerig) teruggekoppeld in het coördinatieteam. Betreffende projectorganisaties van specifieke bouwstenen rapporteren over de voortgang aan het coördinatieteam zodat die gemonitord kan worden. In de rapportage wordt ook bijgehouden als iets is afgevallen en waarom dit zo is. Jaarlijks zal door het coördinatieteam een monitoringsrapportage worden opgesteld waarbij tenminste aandacht is voor de volgende punten:

- Planning / voortgang HOV-bus- en trambouwstenen ROVT;
- Scope;
- Samenhang met andere trajecten ('robuustheid ROVT versus veranderingen van buiten');
- Knelpunten en eventuele bijsturing (adaptiviteit);
- Advies voor vervolg.

Door middel van de jaarlijkse rapportage wordt het Platform Mobiliteit MRA geïnformeerd over de voortgang. Tussentijds kan als er een bijzondere aanleiding is met een beknopte update de voortgang gemeld worden. Maar, in de jaarlijkse rapportage is specifiek aandacht voor de totale terugkoppeling van het ROVT en wordt ook per OV-autoriteit ingezoomd op de status en voortgang van de bus- en trambouwstenen. Deze rapportage kan ook worden teruggekoppeld aan de gemeenten in Noord-Holland en Flevoland via bijvoorbeeld de PVVB's in Noord-Holland en Ambtelijke Overleggen Vervoer in Flevoland en Vervoerregio Amsterdam.

Het ROVT bestaat uit meer dan alleen bus- en trambouwstenen. Zoals in afbeelding A aangegeven worden metrobouwstenen opgepakt in SBaB en spoorbouwstenen met name in het LTOV. Het coördinatieteam bewaakt die voortgang niet (betreffen eigen processen). Wel heeft het coördinatieteam een signaleringsfunctie. In het kernteam Strategische OV- en Spoorcoördinatie van de MRA, zie H4, komen alle vraagstukken samen. In dat kernteam zal het totale ROVT gemonitord worden. Het coördinatieteam Vervolg ROVT, verantwoordelijk voor de bus- en trambouwstenen, levert informatie over de voortgang van de bus- en trambouwstenen aan dat kernteam.

Kortom, met de verzamelde informatie wordt een monitoringsrapportage en advies gegeven over het doorlopen proces en kan het vervolg worden georganiseerd en eventueel bijgesteld (zie fase 4). Na dit advies begint de cyclus weer van vooraf aan. Bouwstenen kunnen worden aangejaagd of kunnen expliciet worden geagendeerd. Als 'hoeder' van het ROVT houdt het coördinatieteam het gedachtegoed ROVT in de gaten.

[7] https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2020/Mei_2020/20_miljoen_voor_flexibele_deur_tot_deurreis_in_Noord_Holland

3.2.4. Fase 4 – bijstellen, herijken en vervolg

Het ROVT is eind 2019 vastgesteld door de regio. Het ROVT is het kompas (een beeld) voor het toekomstig openbaar vervoer in onze regio. Het is echter geenszins een blauwdruk. Het ROVT is een robuust beeld, maar ook aan verandering onderhevig en evolueert met de tijd mee. Vandaar dat het Vervolg ROVT als een cyclisch proces wordt ingericht, zie afbeelding B. Mocht het kompas wijzigen dan hebben we in ieder geval een samenwerking waar we de bijsturing kunnen organiseren.

Het Rijk is eindverantwoordelijk voor het spoornetwerk en kan vanwege moverende redenen andere afwegingen maken dan dat wij hebben gedaan. Rijksprojecten als PHS, maar ook projecten die rechtstreeks voortvloeien uit het ROVT kunnen bij de uitvoering weerbarstig zijn. Soms worden plannen later opgeleverd dan gedacht of krijgen ze een andere uitkomst of helemaal geen uitkomst. Ook ruimtelijk-strategische netwerkkeuzes die wij samen met het Rijk in het Rijk-regioprogramma SBaB maken, kunnen ons ROVT beïnvloeden. In het LTOV zal de integratie van ons ROVT met de overige landsdelen plaatsvinden. Ook dit wordt een serieuze test in de houdbaarheid van het ROVT.

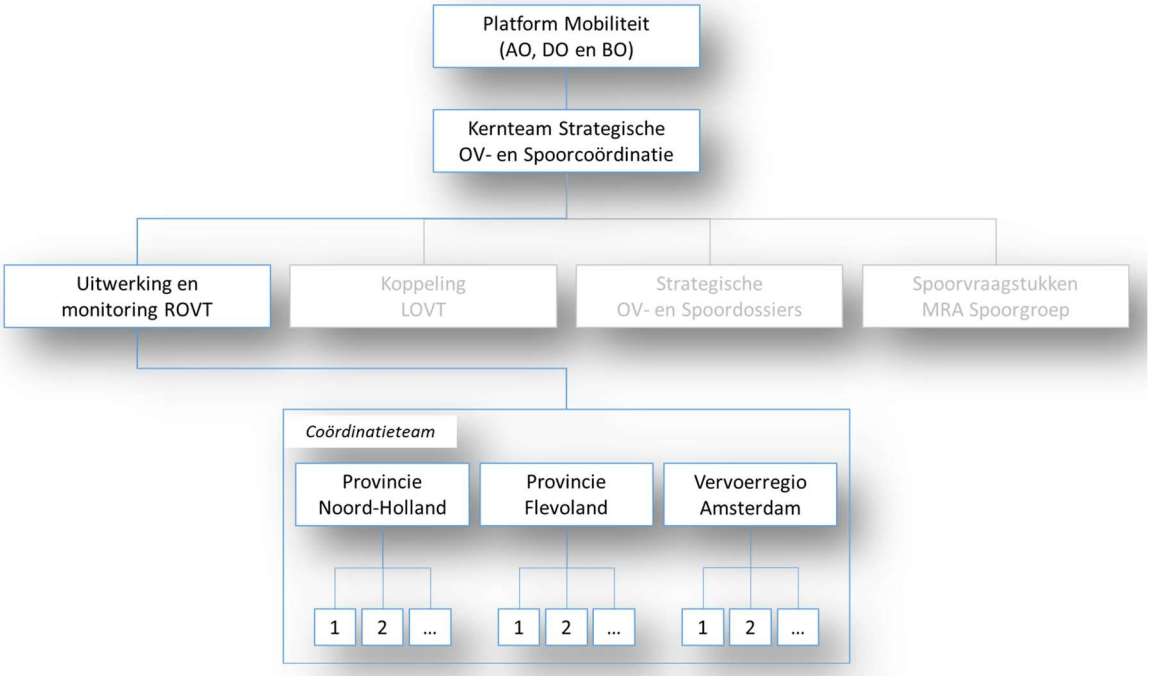
Steeds zal door het coördinatieteam worden getoetst of deze ontwikkelingen passen binnen het (algehele) gedachtengoed van het ROVT (vinger aan de pols houden). Het coördinatieteam heeft een monitorende en signalerende functie in deze fase. Voortgang wordt opgehaald net als het in kaart brengen van samenhang, ontwikkelingen en knelpunten (risico's en beheersing) die ontstaan in relatie tot de parallelle processen. Nu al is met zekerheid te zeggen dat er momenten zich zullen voordoen waarop geconcludeerd moet worden dat het ROVT moet worden bijgesteld. De bijstelling doen wij uiteraard met dezelfde zorgvuldigheid als bij het bij de totstandkoming van het ROVT. De regionale partners worden meegenomen in de procesgang tot bijstelling.

4. Organisatie, planning, kosten en communicatie

4.1. Organisatie

4.1.1. Platform Mobiliteit MRA en participatie gemeenten

Op 11 maart 2020 is in het bestuurlijk overleg Platform Mobiliteit MRA ingestemd met een nieuwe organisatiestructuur waar vraagstukken op het gebied van OV en Spoor beter op elkaar worden afgestemd. Het Vervolg ROVT heeft in die structuur een aparte plaats gekregen, zie afbeelding E.



Afbeelding E: positie Vervolg ROVT
in governance structuur Platform Mobiliteit MRA

Voorgesteld is om geen nieuwe governance structuur op te zetten voor het Vervolg ROVT. Via de structuur van het Platform Mobiliteit wordt de algehele monitoring en verantwoording van het Vervolg ROVT door het coördinatieteam georganiseerd (zie ook H4.1.3). Dit verloopt via het Platform vanwege de samenhang met andere dossiers (bijv. spoor, SBaB, LTOV en Regionale Ontwikkelagenda's NS). Onderlinge afstemming tussen dossiers is daarmee geborgd en een overall beeld blijft bestaan. Hiermee doen we niets nieuws. Bovendien draagt dit ook bij aan het verminderen van vergaderlast en past dit ook bij het eerdere proces van het ROVT. Dit Platform betreft de opdrachtgever voor het Vervolg ROVT.

Aanpak en prioritering/ordening van de individuele bouwstenen per OV-autoriteit worden bepaald door betreffende autoriteit (zie H4.1.4). De omgeving wordt ook binnen die individuele aanpak betrokken. Dit verloopt bijvoorbeeld via de PVVB's in Noord-Holland en Ambtelijke Overleggen Vervoer in Flevoland en Vervoerregio Amsterdam. Hierbij wordt ook gevraagd om participatie / commitment vanuit de gemeenten. Samen optrekken is van belang. Daarnaast kennen de bouwstenen die worden opgepakt ook een eigen projectstructuur waarbinnen wensen van een partij een plek krijgen (zie ook H4.4).

4.1.2. Kernteam Strategische OV- en Spoorcoördinatie

De context van het Vervolg ROVT in samenhang met andere OV- en spoordossiers is in afbeelding E zichtbaar. Centrale rol speelt het Kernteam Strategische OV- en Spoorcoördinatie. In dat kernteam vindt algehele monitoring plaats van alle OV- en spoorvraagstukken. Te denken valt aan: SBaB (o.a.

Netwerkstrategie), BBROVA (Uitvoeringskompas OV 2030), LTOV en de Ontwikkelagenda's Spoor. Ook de voortgang en uitvoering van het Vervolg ROVT wordt in dat kernteam besproken. Dit kernteam vergadert wekelijks. Samenhang tussen de verschillende dossiers is hiermee geborgd.

4.1.3. Coördinatieteam Vervolg ROVT

Nieuw is een coördinatieteam Vervolg ROVT dat is opgericht voor de afstemming van de voortgang van bouwstenen tussen de OV-autoriteiten en monitoring voor het Vervolg ROVT. Dit team bestaat uit de drie OV-autoriteiten: Vervoerregio Amsterdam (Edwin Konings), provincie Flevoland (Gerda Dekker) en provincie Noord-Holland (Kees van der Zwart). Betreffende personen leveren een inzet van circa 1 dag per week en lijnen het proces voor het Vervolg ROVT uit (kwartiermaken) en bewaken daarna het integrale beeld. Het coördinatieteam overlegt 1 tot 2 keer per maand waarin voortgang en bevindingen worden afgestemd.

4.1.4. Individuele OV-autoriteiten aan zet

Het is aan de drie OV-autoriteiten om de onderliggende bouwstenen verder te organiseren en verder te laten onderzoeken en uitvoeren. Zij maken de keuze (doen een voorstel) voor toedeling van het projecttrekkerschap aan specifieke partijen/afdelingen/diensten. Hoe de OV-autoriteiten dit oppakken is aan hen zelf. Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam zijn voornemens om te werken met een projectleider (gemiddelde inzet halve tot een hele dag per week; dit betreft exclusief de inzet vanuit de gemeenten bij de bouwstenen en het coördinatieteam). Deze persoon zorgt voor de voortgang van de bouwstenen binnen de betreffende OV-autoriteit, maakt een aanpak voor de bouwstenen (in eerste instantie het borgen van de bouwstenen in lopende trajecten en daarnaast voor de nieuwe initiatieven inclusief het organiseren van een projecttrekker, benodigde financiering en zorgt ervoor dat de omgeving goed is aangehaakt (zowel in- als extern)). Daarnaast bewaakt deze persoon de voortgang en planning en geeft een terugkoppeling aan de betreffende coördinator. De projectleider en betreffende coördinator van een OV-autoriteit voeren tenminste 1x per 2 maanden overleg (indien noodzakelijk vaker) waarin voortgang en bevindingen worden afgestemd.

4.2. Planning

De planning is op hoofdlijnen hieronder weergegeven. Hierbij is de kwartiermakersfase voor nu relevant omdat daarmee de kaders worden gesteld voor het vervolg. Individuele bouwstenen worden binnen de OV-autoriteiten verder opgepakt met een eigen planning. Nadere invulling en aanscherping van de planning volgt gedurende het proces. In de cyclus van monitoring wordt steeds teruggekeken wat is gedaan, waar we staan en wat ligt nog voor ons.

Fase	Start	Einde
Fase 0: kwartiermakersfase	Q2 2020	Q4 2020
Fase 1 t/m 4: cyclus van monitoring (zie H3)	Jaarlijks tot 2030	

Een relatie is aanwezig met lopende OV-concessies. Wellicht kunnen bouwstenen eerder worden opgepakt dan nu voorzien (bijvoorbeeld via de jaarlijkse vervoerplanprocedure). Grote structuurwijzigingen worden meegenomen in nieuwe concessiebesprekingen, Programma van Eisen (PvE) en bijvoorbeeld structurele bijstellingen (o.a. vijfjarige bijstellingen of herijking / re design).

4.3. Benodigd budget

De inzet van de leden van het coördinatieteam Vervolg ROVT en de (mogelijke) projectleiders per OV-autoriteit worden door de afzonderlijke OV-autoriteiten bekostigd. Voor de nadere uitwerking is geen gezamenlijk onderzoeks- of procesbudget beschikbaar. Dit organiseren de OV-autoriteiten zelf. Dit geldt ook voor middelen van eventuele inhuur van ondersteunende externe partijen die hulp bieden bij de nadere uitwerking van bouwstenen. Vanzelfsprekend kunnen op projectbasis voor bouwstenen afwijkende afspraken worden gemaakt.

4.4. Betrekken omgeving (in-en extern)

Het betrekken van de omgeving (o.a. gemeenten en vervoerders) is van belang in het proces. De afgelopen jaren hebben we gezamenlijk met de omgeving, bij de totstandkoming van het ROVT, een intensief traject doorlopen. Het is goed om nu ook verwachtingen wederzijds af te stemmen en om samen een vervolg te geven aan de uitwerking van het ROVT. Dit geldt zowel voor de in- (o.a. commissies) als externe omgeving (o.a. gemeenten, vervoerders etc). Per bouwsteen per OV-autoriteit kan een verschillende omgeving betrokken zijn. Inzichtelijk wordt gemaakt: wie zijn dit, wat verwacht men en welke rol wil/kan men vervullen? Het creëren van draagvlak speelt een rol[8]. In bijlage 3 is een eerste inventarisatie te vinden. Net als in het eerdere proces wordt gewerkt met regiovertegenwoordigers. Alle deelregio's / gemeenten in Noord-Holland en Flevoland zijn daarmee aangehaakt.

Het betrekken van de omgeving is dus maatwerk. Gericht wordt met de omgeving per bouwsteen nader onderzoek verricht. Hier kan ook gewerkt worden met bijvoorbeeld een eerste en tweede schil aan belanghebbenden. Direct betrokkenen zitten in de eerste schil; indirect in de tweede schil ('klankbordfunctie' - bijvoorbeeld ProRail, NS, Rijkswaterstaat en I&W; de focus ligt immers op HOV-bus en trambouwtenen, maar we werken gezamenlijk aan één OV-netwerk). Invulling aan het betrekken van de omgeving wordt per bouwsteen vormgegeven.

Vanuit het coördinatieteam worden algemene bijeenkomsten met de omgeving georganiseerd. Momenten zijn bijvoorbeeld een gezamenlijke kick-off[9] en een jaarlijkse bijeenkomst (soms vaker indien bijvoorbeeld sprake is van een bijzondere omstandigheid zoals na verkiezingen). Tijdens deze bijeenkomsten wordt de stand van zaken besproken (voortgang), kan van elkaar worden geleerd (evalueren), is er aandacht voor de focus van het komende jaar (prioriteren/ordenen en bijstellen) en staat het creëren van draagvlak centraal (gezamenlijk optrekken).

[8] *Aandacht voor gemeentelijke mobiliteitsbeleid/-visies. Veel gemeenten/regio's hebben of werken hieraan en daarbinnen worden (lokale) opgaven benoemd en maatregelingen uitgewerkt. De opgaven uit de verschillende beleidsstukken en visies kunnen complementair zijn aan elkaar. Gezamenlijke focus, energie en draagvlak ontstaat voor de realisatie van bouwstenen uit het ROVT. Het betrekken van de omgeving bij het Vervolg ROVT is van belang.*

[9] *In augustus 2020 heeft een sessie met gemeenten / regio's plaatsgevonden. Het voorliggende PvA is besproken.*

Bijlage 1: lijst BTM-projecten ROVT per corridor 2030/2040

ZWASH-corridor

Bouwsteen	Bouwsteen-nummer conform ROVT	Jaartal realisatie cfm ROVT	Betrokken partijen	Organisatie ('trekker')
Doortrekken NZ-lijn naar Hoofddorp	52	2030	Rijk, VRA, A'dam, H'meer, S'hol, PNH	SBaB
Intensiveren HOV Schiphol - Alphen a/d Rijn (completeren vrije HOV banen in Alphen en langs de A4 in aansluiting op de Zuidtangentbaan naar Schiphol)	53	2030	PZH, VRA, PNH, H'meer, Schiphol, Zuid-Holland	VRA
Wijziging materieelinzet dubbelgelede bussen Haarlem – Hoofddorp (Wijzigingen in bochten en haltes)	78	2030	PNH, VRA, Haarlem	VRA/PNH
Intensiveren HOV Ring Schiphol (Is reeds afgerond met volledig vrije baan met uitzondering Schiphol Plaza busstation)	42	2030	PNH, VRA, Schiphol, H'meer	VRA
Nieuwe HOV-verbinding Bollenstreek (Lisserbroek, Noordwijk - Schiphol)	153	2030	VRA, PNH, H'meer en 'Zuid-Holland'	PNH

Amsterdam/Amstelveen

Bouwsteen	Bouwsteen-nummer conform ROVT	Jaartal realisatie cfm ROVT	Betrokken partijen	Organisatie ('trekker')
Sluiten Kleine Ring	142	2030	VRA, A'dam	SBaB
Nieuwe HOV verbinding Amsterdam Zuid – Amstel (nieuwe verbinding door Rivierenbuurt)	19	2030	VRA, A'dam	VRA
Nieuwe HOV verbinding Schinkel – Weesperplein (ter ontsluiting van nieuwe woningbouwlocatie Schinkelkwartier)	146	2030	VRA, A'dam	VRA
Verplaatsing Henk Sneevlietweg naar zuiden (ter ontsluiting van nieuwe woningbouwlocatie Schinkelkwartier)	131	2030	VRA, A'dam	VRA (/A'dam)
Verbetering doorstroming tram binnenring (knelpunt binnenring)	125	2030	VRA, A'dam	VRA (/A'dam)
Nieuwe HOV-verbinding IJburg – Diemen – Gaasperplas – Bijlmer - Amstelveen – Schiphol	43	2030	VRA, A'dam	VRA
Wijziging materieelinzet Dubbelgelede bussen lijn 15 (Wijzigingen infra - bochten en haltes)	128a	2030	VRA, A'dam, GVB	VRA
Frequentieverhoging en wijziging materieelinzet (dubbelgelede bussen) op lijn 21 (exploitatiekosten en wijzigingen infra - bochten en haltes)	128b	2030	VRA, A'dam, GVB	VRA
HOV IJburg – Weesp	162	2040	VRA, A'dam, Gooi- en Vechtstreek	VRA
Frequentieverhoging tram AmstelTram (van 10 naar 16) (Betreft aanpassing eindpunten Zuid en Uithoorn met een derde spoor)	39	2030	VRA, A'dam, GVB	VRA
Metrostation Sixhaven	133	2030	VRA, A'dam	VRA (/A'dam)
Nieuwe tramverbinding Flevopark – Zeeburg	126	2030	VRA. A'dam	VRA (/A'dam)

Regio Waterland / Zaanstreek

Bouwsteen	Bouwsteen-nummer conform ROVT	Jaartal realisatie cfm ROVT	Betrokken partijen	Organisatie ('trekker')
HOV ZaanIJ corridor BO MIRT: Op korte termijn starten Vervoerregio en Provincie Noord-Holland met een verdiepend onderzoek naar het HOV op de Zaan-IJ-corridor. Op basis van dit onderzoek wordt vervolgens bekeken wat er op de middellange en lange termijn nodig is. Dit kan zowel een bus, trambus, tram, lightrail of metro zijn.	107	2030 (opt. HOV bus >2040 (= evt. metro)	PNH, VRA, Zaanstad, A'dam, Purmerend	VRA/PNH
Knooppunt Het Schouw (N247/N235) ongelijkvloers	115	2030	PNH, VRA, Waterland	VRA/PNH
Doorstromingsmaatregelen HOV-Bus Reservering Coentunnel openstellen voor bussen	100	2030	RWS, VRA	VRA
Wijziging materieelinzet dubbelgelede bussen Amsterdam - Purmerend/Hoorn/Waterland	116	2030	VRA, EBS	VRA

Regio Alkmaar

Bouwsteen	Bouwsteen-nummer conform ROVT	Jaartal realisatie cfm ROVT	Betrokken partijen	Organisatie ('trekker')
Opwaarderen busverbinding HOV-sternet Alkmaar en Heerhugowaard met omliggende steden/dorpen	111	2030	PNH, Alkmaar, HHW	PNH

Regio Haarlem/IJmond/Zuid-Kennemerland

Bouwsteen	Bouwsteen-nummer conform ROVT	Jaartal realisatie cfm ROVT	Betrokken partijen	Organisatie ('trekker')
Routewijziging HOV-bus Ijmuiden - Schiphol via Haarlem Spaarnwoude	80	2030	PNH, Haarlem, IJmuiden (/Beverwijk)	PNH
A9-corridor (van HOV-bus tot mogelijk lightrail): - Vluchtstrookgebruik A9 HOV-Bus Haarlem – A'dam Zuid / Schiphol Nrd) - Lightrail / HOV Haarlem – Schiphol Noord (via route A9) - Tramtunnel binnenstad Haarlem	81 / 88	2040 (voor evt. lightrail / tramtunnel)	VRA, PNH, Haarlem	VRA/PNH
Intensiveren HOV IJmuiden – Amsterdam Sloterdijk	87	2030	PNH, Amsterdam, IJmuiden (/Beverwijk)	PNH
HOV-verbinding Heemskerk – Beverwijk – A9 – Amsterdam/Schiphol	160	2040	PNH, Amsterdam, Beverwijk/Heemskerk	PNH
Routewijziging N5-bus naar station Haarlem laten aantakken op Haarlem Spaarnwoude en Heemstede-Aerdenhout	79	2040	PNH, Haarlem, Heemstede	PNH
Doorstromingsmaatregelen N5 bus Heemstede – Zandvoort	166	2040	PNH, Heemstede	PNH
HOV-verbinding Wijckerpoort/Wijckermolen (HOV station Beverwijk)	164	2030	PNH, Beverwijk, Velsen	PNH

Regio West-Friesland

Bouwsteen	Bouwsteen-nummer conform ROVT	Jaartal realisatie cfm ROVT	Betrokken partijen	Organisatie ('trekker')
Opwaarderen busverbinding HOV Hoorn – Medemblik / Wervershoof	118	2030	PNH, Hoorn, Medemblik	PNH
Nieuwe HOV verbinding Lelystad-Hoorn (Houtribdijk) Onderzoek naar N5-bus (start met eerst met reguliere buslijn – en als bijvoorbeeld Lelystad Airport het noodzaakt om deze op te waarderen dan kan dat; de verwachting is echter dat een reguliere buslijn met een goede frequentie ook al flink OV-kwaliteit toevoegt op deze lijn)	7	>2040	PNH, PFL, regio West-Friesland, Lelystad	PNH/PFL

Regio Gooi/Vecht

Bouwsteen	Bouwsteen-nummer conform ROVT	Jaartal realisatie cfm ROVT	Betrokken partijen	Organisatie ('trekker')
Nieuwe HOV-verbinding Hoofddorp – Uithoorn – Hilversum / Breukelen	54	2040	PNH, VRA, Gooi- en Vechtstreek	PNH
Opwaarderen busverbindingen Amsterdam - 't Gooi over de A1	161	2040 *(>2040 evt. verrailen HOV in 't Gooi)*	PNH, VRA, Gooi- en Vechtstreek, PFL, AL	PNH
Nieuwe HOV-verbinding (Almere -) Blaricum - Utrecht Uithof	27	2030	PFL, PNH, Utrecht, Almere, Gooi- en Vechtstreek	PFL / PNH

Almere/Lelystad/Flevoland

Bouwsteen	Bouwsteen-nummer conform ROVT	Jaartal realisatie cfm ROVT	Betrokken partijen	Organisatie ('trekker')
Nieuwe metroverbinding IJburg-Pampus (IJmeerlijn) - gekoppeld aan DiemertakIJmeerverbinding – MIRT onderzoek Amsterdam Bay Area	154	2030	PFL, PNH, VRA, Almere, A'dam	SBaB
Doorstromingsmaatregelen en frequentieverhoging HOV-bus Almere – Amsterdam Amstel/Bijlmer	4	2030	PFL, VRA, Almere, A'dam, Gooi- en Vechtstreek, RWS(?)	PFL
Nieuwe HOV Almere Pampus – Almere Poort	5	2030	PFL, Almere	PFL
Nieuwe HOV-verbinding (Almere -) Blaricum - Utrecht Uithof	27	2030	PFL, PNH, Utrecht, Almere, Gooi- en Vechtstreek	PFL / PNH
Opwaarderen busverbinding HOV-Lelystad – Harderwijk	16	2030	Provincie Flevoland	PFL
HOV Lelylijn Intensiveren HOV Lelystad - Emmeloord - Groningen	148	2030	Provincies Flevoland, Friesland, Groningen, IenW, gemeenten	PFL
Opwaarderen busverbinding HOV Kampen – Emmeloord – Urk	25	2040	PFL, gemeenten	PFL
Opwaarderen busverbinding HOV Almere – Zeewolde – Harderwijk	15	2040	PFL, gemeenten	PFL
Opwaarderen busverbinding HOV Almere – Zeewolde – Nijkerk	26	2040	PFL, gemeenten	PFL
Opwaarderen busverbinding HOV Lelystad - Urk – Emmeloord (operationele snelheid 80 km/h)	24	2040	PFL, gemeenten	PFL
Nieuwe HOV verbinding Lelystad-Hoorn (Houtribdijk) Onderzoek naar N5-bus (start met eerst met reguliere buslijn – en als bijvoorbeeld Lelystad Airport het noodzaakt om deze op te waarderen dan kan dat; de verwachting is echter dat een reguliere buslijn met een goede frequentie ook al flink OV-kwaliteit toevoegt op deze lijn)	7	>2040	PNH, PFL, regio West-Friesland, Lelystad	PNH/PFL

Bijlage 2: inventarisatie bus- en trambouwstenen ROVT vs lopende programma's en projecten

Een aantal regionale bus-en trambouwstenen uit het voorkeursnetwerk ROVT wordt al opgepakt in lopende programma's en projecten binnen de drie OV-autoriteiten. Een studie en/of onderzoek is hiernaar al opgestart. Deze bouwstenen worden afgestemd binnen de lopende trajecten en daar verder opgepakt. Hieronder een eerste inventarisatie van de bouwstenen waar het omgaat:

#	Projecten	Bouwsteen-nummer ROVT	Waar ligt de lead (incl. *contactpersoon*)?
1	Prioritaire bouwstenen uit ROVT: • Doortrekken NZ-lijn Schiphol/Hoofddorp • Sluiten Kleine Ring • IJmeerverbinding	52 142 154	ZWASH, MASH, QS Westkant Amsterdam en Amsterdam Bay Area • *SBaB* *Nb.: drie prioritaire bouwstenen zijn metroprojecten, valt onder BTM, daarom hier gepresenteerd.*
2	Onderzoek ZaanIJ-corridor (VRA noord – Zaanstad en Purmerend)	107	Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam • *Arnoud Mouwen en Kaz de Bruijn*
3	Nieuwe HOV-verbinding Bollenstreek (Lisserbroek, Noordwijk - Schiphol)	153	Provincie Noord-Holland • *Gerton Pieters*
4	HOV station Beverwijk (Wijckerpoort/Wijckermolen)	164	Provincie Noord-Holland • *Sander Pijlman / Tim Schouwenaar*
5	Spitslijn Huizen-Utrecht Uithof (vooruitlopend op deel HOV Almere-Utrecht Uithof)	gekoppeld aan 27	Provincie Noord-Holland (aangeboden in nieuwe concessie G/V) • *Andrea Beelen*
6	Frequentie verhoging R-net lijn 320 (Hilversum – Huizen – Amsterdam Amstel)		Provincie Noord-Holland (aangeboden in nieuwe concessie G/V) • *Andrea Beelen*
7	Knooppunt Het Schouw ongelijkvloers	115	Vervoerregio Amsterdam en Provincie Noord-Holland • *Peter Silvis en Bram Derix*
8	Wijziging materieelinzet dubbelgelede bussen Amsterdam - Purmerend/Hoorn/Waterland	116	Vervoerregio Amsterdam Gaat mee in de lopende concessie ZaWa. Tracht PvE nog te beïnvloedden of wacht gunning af. • *Pascal le Gras*
9	A9-corridor (HOV-bus): - Vluchtstrookgebruik A9 HOV-Bus Haarlem – A'dam Zuid / Schiphol Nrd)	81 / 88	Vervoerregio Amsterdam en Provincie Noord-Holland Dit deel van het project zit in BBROVA (Uitvoeringskompas OV 2030). Zie dat als eerste fase. PNH kan vervolgens kijken naar fase 2: verrailen. • *Jan Wijkhuizen en Chiel de Jager*
10	Verplaatsing Henk Sneevlietweg naar zuiden (ter ontsluiting van nieuwe woningbouwlocatie Schinkelkwartier)	131	Amsterdam / Vervoerregio Amsterdam • *Bas Maas en Peter Silvis*
11	Nieuwe HOV-verbinding IJburg – Diemen – Gaasperplas – Bijlmer - Amstelveen – Schiphol	43	Vervoerregio Amsterdam Loopt al, onder naam Zuidtangent oost. Gaat maximaal om een scope uitbreiding. • *Peter Silvis*
12	Sixhaven metro	133	Dienst Metro • *Maarten Bakker*
13	Nieuwe tramverbinding Flevopark – Zeeburg	126	Vervoerregio Amsterdam • *Peter Silvis*
14	Nieuwe HOV-verbinding Hoofddorp – Uithoorn – Hilversum / Breukelen	54	Provincie Noord-Holland en Gooi- en Vechtstreek Verkenning/onderzoek door Movares is uitgevoerd ikv de verstedelijking naar OV investeringen • *Maaike Alles (PNH) en Jordy van Slooten (GV)*

Bijlage 3: eerste (ambtelijke) inventarisatie betrokkenheid gemeenten bij Vervolg ROVT

Via de PVVB's in Noord-Holland en Vervoerberaden in Flevoland en de Vervoerregio zijn gemeenten ambtelijk alvast geconsulteerd voor het proces Vervolg ROVT. Vorig jaar hebben we gezamenlijk een intensief traject doorlopen. Het is goed om nu ook verwachtingen wederzijds af te stemmen.

PVVB/Vervoerberaad	Deelregio's	Reactie ontvangen (ja/nee)	Contactpersoon (regiovertegenwoordiger)	Opmerkingen
Provincie Flevoland Flevoland *15 april 2020*	• Almere • Lelystad • Noord-Oost Flevoland • Overig	• Ja	• Marc Stanescu • Dick Everwijn • Marc Wijkstra • Gerda Dekker	• Sommige gemeenten beperkte tijd en wens aanhaking als het echt concreet wordt. • Bouwstenen spelen op 'lange termijn' verwachtingen moeten gemanaged worden. • Let op: OV-middelen zijn ondergebracht in de concessies.
Provincie Noord-Holland Noord-Holland Noord *21 april 2020*	• Noordkop • Westfriesland • Regio Alkmaar	• Ja • Ja • Ja	• Sander Kunst • Mark Drost, en Krista Boon en Suzan Dekker / Inge Dolfing • Gerrit Faber / Maarten Koning	• Noordkop: beschikbare tijd is uitdaging mede ivm diverse regionale werkgroepen waar aan deelgenomen (moet) worden. • WF: plannen lange termijn gaan door (alleen later dan gepland). COVID-19 vooralsnog alleen effect op korte termijn. Aandacht voor capaciteit. • Regio Alkmaar: beperkte tijd beschikbaar. Evt. andere gemeenten die ook interesse hebben in coördinatierol.
Provincie Noord-Holland Haarlem/IJmond *23 april 2020*	• IJmond • Zuid-Kennemerland	• Ja • Ja	• Kommer Sneeuw • Karin Bodewes	• IJmond: nader afstemmen rol in proces. Daarnaast: vanuit noordelijke IJmond wordt alleen richting het zuiden ingezet op HOV; aandacht ook voor noordelijke richting (Z'stad / A'dam). Ten slotte, prioriteit op OV blijft voor zowel korte en lange termijn. • ZK: er speelt veel op verschillende tafels (NWS, BBROVA (Uitvoeringskompas OV 2030), Toekomstbeeld). Proberen werk-met-werk te maken, ook qua inzet.
Provincie Noord-Holland Gooi/Vechtstreek *29 april 2020*	• Gooi en Vecht	• Ja	• Jordy van Slooten	• Contactpersoon heeft ook nauwe relatie met concessie GV. (Let op: mogelijke nieuwe lijnen in concessie Huizen-Utrecht en bus naar Zuid). • Bouwsteen A1 let ook op deel Eemnes-Muiderberg + de koppeling met/betrokkenheid van RWS • Hubs en knooppunten bijv. Crailo en Muiden.
Vervoerregio Amsterdam *12 mei 2020*	• VRA Noord • VRA Zuid • Amsterdam	• Ja	• Julius Betist • Wilfred Thon • Manel Garritsen	• -

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. L.C.H. van der Zwart

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144882

zwartl@noord-holland.nl

Verzenddatum

12 NOV. 2020

Kenmerk

1510902/1519010

Uw kenmerk

Betreft: conceptonderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u deze brief (met bijlage) ter bespreking op de B-agenda van de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid van 30 november 2020 te plaatsen.

Wat is de reden?

Aanleiding Regionaal OV Toekomstbeeld 2040

Eind 2019 is het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 voor Noord-Holland en Flevoland (ROVT) opgeleverd en bestuurlijk vastgesteld. Met de vaststelling van het ROVT hebben de betrokken bestuurders besloten om vervolgstappen te zetten om het voorkeursnetwerk ROVT te realiseren. Dit netwerk is een visie op het toekomstig OV-netwerk. Voordat daadwerkelijke realisatiebesluiten van ambities in het netwerk aan de orde zijn, zal nog verkennend onderzoek moeten worden uitgevoerd.

Regionale HOV-ambities staan centraal

Het voorkeursnetwerk ROVT betreft een hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) netwerk van bus-, tram-, metro- en spoorverbindingen die samen de ruggengraat van het OV vormen. Het lokale onderliggende OV-netwerk in combinatie met het HOV-netwerk zijn samen de robuuste basis voor bereikbaarheid in de provincie. De aansluitingen van lokaal OV op het HOV-netwerk zijn daarom essentieel. Optimalisaties van het lokale netwerk worden opgepakt binnen de herijkingen en aanbestedingen van de concessies. Hierdoor wordt naar het totale OV-netwerk in de provincie gekeken. Het voorkeursnetwerk ROVT biedt de basis waarop de regionale OV-concessiebeheerders het lokale netwerk kunnen ontwikkelen.

Uitwerking Noord-Holland is vertaald in een onderzoeksagenda

Zoals in het ROVT aangegeven vindt de aanpak en uitwerking van een deel van de ambities decentraal plaats. Ambitie en noodzaak voor het vervolg zijn er. OV-autoriteiten Noord-Holland, Flevoland en Vervoerregio Amsterdam zijn elk aan zet voor de regionale HOV-

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

ambities in het toekomstbeeld. Hiervoor is een plan van aanpak opgesteld welke voor Noord-Holland nader is uitgewerkt naar een conceptonderzoeksagenda. Voor de provincie Noord-Holland staan vanuit het ROVT 17 bus- en tramambities centraal.

Actieve betrokkenheid commissie M&B
U heeft aangegeven om bij de nadere uitwerking van het ROVT actief betrokken te willen zijn. Graag betrekken we uw commissie bij de voorliggende conceptonderzoeksagenda.

Wat vragen wij aan de commissie?
U wordt gevraagd om mee te denken en om een reactie te geven over de aanpak en ordening van de conceptonderzoeksagenda. Op deze wijze wordt invulling gegeven, zoals aan u voorgelegd in eerdere commissies, om samen met u urgentie en focus te bepalen bij de ordening en het vervolg van de aanpak van de ambities uit het ROVT.

Om welk GS-besluit gaat het?
10 november 2020, het college besluit:
1. Kennis te nemen van de conceptonderzoeksagenda van het vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland.
2. De conceptonderzoeksagenda ter bespreking aan Provinciale Staten voor te leggen door middel van bijgaande brief.

Op grond waarvan wordt dit voorstel gedaan?
Verdere uitwerking van het ROVT, zoals ook eerder is besproken in uw commissie M&B.

Is dit eerder behandeld in een commissie of in PS?
Het ROVT is afgelopen jaar verschillende keren in de commissie M&B geagendeerd geweest:
- 20 januari 2020 : B-agenda - kenmerk 1309457/1309462;
- 31 augustus 2020 : C-agenda - kenmerk 1440972/1440978.

De behandeling van de conceptonderzoeksagenda is het vervolg op het ROVT.

Wat zijn de effecten van het voorstel?
Nu nog niet van toepassing. We willen graag uw input ontvangen en u begin 2021 een definitieve onderzoeksagenda voorleggen.

Wat zijn de financiële aspecten/risico's
Voor de nadere detaillering en uitvoering van de onderzoeksagenda (initiatieffase) zijn middelen beschikbaar. Op 14 september 2020 heeft u het Bestedingsplan OV Fonds goedgekeurd (Voordracht 39 | 2020). Proces- en onderzoeksmiddelen zijn hiermee beschikbaar voor de nadere uitwerking van het ROVT.

Voor de daadwerkelijke uitvoering en realisatie van de ambities zijn middelen nog niet georganiseerd. Dit is deels afhankelijk van de initiatieffase die eerst moet plaatsvinden. In die fase wordt ook aandacht besteed aan de wijze van financiering van de uitvoering waarbij ook wordt gekeken naar de mogelijkheden van cofinanciering.

Indien een ambitie de initiatieffase doorlopen heeft kan deze promoveren naar studiefase van het integraal Meerjaren Programma Infrastructuur (iMPI) en wordt de ambitie geprogrammeerd in de structuur van het iMPI.

Hoe heeft (burger)participatie plaatsgevonden?
De afgelopen jaren is gezamenlijk met de omgeving, bij de totstandkoming van het ROVT, een intensief traject doorlopen. Het is goed om nu ook verwachtingen wederzijds af te stemmen en om samen een vervolg te geven aan de uitwerking van het ROVT. Partneroverheden zijn aangehaakt en betrokken bij het opstellen van de conceptonderzoeksagenda. Via aparte (ambtelijke) overleggen en de provinciaal verkeer- en vervoerberaden (PVVB's) zijn zij bijgepraat en hebben ze input gegeven op het voorliggende voorstel. Ook bij de nadere uitwerking van de ambities worden gemeenten actief en nauw betrokken. Daarnaast wordt bij de nadere uitwerking breder gekeken en zullen vervoerders en belangenorganisaties worden geconsulteerd.

Wanneer en hoe is over dit besluit gecommuniceerd?
Via de openbare besluitenlijst van GS op 11 november 2020. Daarnaast zijn partneroverheden betrokken en geïnformeerd via diverse gesprekken met regiovertegenwoordigers (Noord-Holland-Noord, Zuid-Kennemerland/IJmond en Gooi- en Vechtstreek) en via de ambtelijke en bestuurlijke PVVB's (in september en november 2020).

Wanneer evalueren wij dit besluit?
Bij uitvoering van de onderzoeksagenda wordt u jaarlijks geïnformeerd over de voortgang van de onderzoeken en wordt u betrokken bij de promoties van ambities naar de vervolgfasen in de iMPI-structuur. Tussentijds kan als er een bijzondere aanleiding is met een beknopte update de voortgang gemeld worden.

Vervolgprocedure

Een terugkoppeling op de opmerkingen die u heeft op de conceptonderzoeksagenda wordt door middel van de definitieve onderzoeksagenda aan u gegeven. Dit zal naar verwachting begin 2021 zijn. Na vaststelling van de onderzoeksagenda door de provincie Noord-Holland is het resultaat een breed gedragen onderzoeksagenda.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

- Conceptonderzoeksagenda vervolg ROVT

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4831
Extern Zaak ID	1504248
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	51
Omschrijving	Mobiliteit: Subsidieregeling Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid 2021 (C-agenda M&B 30-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

De provincie vindt het belangrijk om verkeerseducatie aan te bieden aan scholieren op het basis en voortgezet onderwijs. Op deze manier leren scholieren op jonge leeftijd verkeersveilig gedrag aan wat ook op latere leeftijd doorwerkt. Subsidie voor verkeerseducatie kan worden aangevraagd door organisaties die verkeerseducatie op scholen aanbieden.

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van [datum], nr. 1504248/1504897, tot vaststelling van de Uitvoeringsregeling subsidie gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid Noord-Holland 2021

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Overwegende dat uit onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid is gebleken dat verkeerseducatie en -voorlichting tot verkeersveiliger gedrag leiden en dat het gewenst is verkeersveilig gedrag te bevorderen door educatieve activiteiten, niet zijnde activiteiten die zijn gericht op aanpassing van de infrastructuur, te subsidiëren;

Gelet op artikel 2 van de Algemene subsidieverordening Noord-Holland 2011;

Besluiten vast te stellen:

Uitvoeringsregeling subsidie gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid Noord-Holland 2021

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:
a. basisonderwijs: onderwijs op een basisschool als bedoeld in artikel 1 van de Wet op het primair onderwijs;
b. voortgezet onderwijs: onderwijs op een school voor het voortgezet onderwijs als bedoeld in artikel 1 van de Wet op het voortgezet onderwijs;
c. CROW: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek;
d. Toolkit Verkeerseducatie van het CROW: overzicht lijst educatieve projecten die door het CROW zijn getoetst op kwaliteit, zoals weergegeven op de website van het CROW: https://www.crow.nl/mobiliteit-en-gedrag/tools/toolkit.

Artikel 2

Subsidie wordt verstrekt aan:
a. privaatrechtelijke rechtspersonen;
b. publiekrechtelijke rechtspersonen, met uitzondering van de rijksoverheid.

Artikel 3

1. Subsidie kan worden verstrekt voor:
a. het verrichten van activiteiten met een educatief karakter, gericht op het basisonderwijs, die verkeersveilig gedrag van scholieren bevorderen;
b. het verrichten van activiteiten met een educatief karakter, gericht op het voortgezet onderwijs, die verkeersveilig gedrag van scholieren bevorderen.
2. De in het eerste lid genoemde activiteiten dienen:
a. plaats te vinden in de provincie Noord-Holland, maar buiten de Vervoerregio Amsterdam;
b. opgenomen te zijn in de Toolkit Verkeerseducatie van het CROW en door het CROW te zijn getoetst;
c. waar het betreft de methodiek en de doelgroep te worden uitgevoerd zoals beschreven in de Toolkit Verkeerseducatie van het CROW.

Artikel 4

Een aanvraag om subsidie bevat tenminste:
a. de naam van het educatieve project zoals vermeld in de Toolkit verkeerseducatie van het CROW;
b. een vermelding van de score (sterren) zoals vermeld in de Toolkit Verkeerseducatie van het CROW;
c. een voorstel van de beoogde te bereiken scholen;
d. een begroting van de kosten van de activiteit;
e. een financieringsplan van de kosten van de activiteit.

Artikel 5

1. Een aanvraag om subsidie is tijdig ingediend indien de aanvraag in de periode van 1 januari 2021 tot en met 18 februari 2021, vóór 17:00 uur is ontvangen.
2. Gedeputeerde staten beslissen binnen 16 weken na 18 februari 2021 op de aanvraag om subsidie.

Artikel 6

1. Het subsidieplafond van het jaar 2021 voor de activiteiten genoemd in artikel 3, eerste lid, onderdeel a, bedraagt € 793.200;
2. Het subsidieplafond van het jaar 2021 voor de activiteiten genoemd in artikel 3, eerste lid, onderdeel b, bedraagt € 528.800.

Artikel 7

1. Indien het subsidieplafond wordt bereikt, worden aanvragen die voor subsidie in aanmerking komen gerangschikt op een prioriteitenlijst.
2. De rangschikking wordt bepaald door de onder a en b genoemde punten bij elkaar op te tellen:
a. Het aantal punten (sterren) zoals vermeld in de Toolkit Verkeerseducatie van het CROW, zoals deze luidt in de periode van 18 februari 2021 tot en met 4 maart 2021, tot een maximum van 50 punten;
b. 0 of 10 punten, afhankelijk van de vraag of naar het oordeel van Gedeputeerde Staten uit de subsidieaanvraag en de Toolkit Verkeerseducatie van het CROW, zoals deze luidt in de periode van 18 februari 2021 tot en met 4 maart 2021, in de activiteit voldoende aandacht wordt besteed aan het onderwerp “afleiding”.
3. De aanvragen worden gehonoreerd naar de volgorde op de prioriteitenlijst.
4. Indien meerdere aanvragen op dezelfde plaats op de prioriteitenlijst worden gerangschikt en door honorering van deze aanvragen het subsidieplafond wordt overschreden, wordt de aanvraag met de laagste projectkosten als eerste gehonoreerd.
5. Indien toepassing van het vorige lid er toe leidt dat aanvragen gelijk eindigen, wordt rangschikking van die aanvragen bepaald door loting.

Artikel 8

Subsidie wordt geweigerd indien:
a. de activiteit niet financieel haalbaar is;
b. de activiteit niet is gericht op uitvoering in het schooljaar 2021-2022;
c. de aanvraag om subsidie buiten de in artikel 6, eerste lid, genoemde periode wordt ontvangen.

Artikel 9

1. Subsidie wordt uitsluitend verstrekt voor de volgende kosten, voor zover deze kosten direct

noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de activiteit:
a. acquisitie, voorbereiding en planning van de uitgevoerde activiteiten;
b. lesmateriaal;
c. inzet van docenten en andere bij de activiteit noodzakelijke medewerkers;
d. reiskosten tot maximaal € 0,19 per kilometer tot een maximum van 50 euro per cursusdag op locatie.
2. Subsidie wordt niet verstrekt voor de kosten van het ontwikkelen van lesmateriaal of lespakketten.

Artikel 10

1. De subsidie bedraagt 100% van de subsidiabele kosten tot maximaal € 75.000,- per aanvraag.
2. Indien toepassing van het eerste lid zou leiden tot het overtreden van het verbod op het geven van staatsteun 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 11

Aan de subsidieontvanger wordt in ieder geval de volgende verplichting opgelegd:
a. de subsidieontvanger dient de activiteit af te ronden vóór 1 augustus 2022.

Artikel 12

1. Een aanvraag tot vaststelling wordt ingediend binnen 13 weken na voltooiing van de activiteit.
2. Indien de subsidieontvanger een gemeente, of een openbaar lichaam dat is ingesteld op grond van hoofdstuk I, II of IV van de Wet gemeenschappelijke regelingen is, wordt de aanvraag tot vaststelling van de subsidie ingediend uiterlijk 1 augustus van het jaar volgend op het jaar waarin de activiteit is voltooid.
3. Gedeputeerde Staten stellen voor de aanvraag tot vaststelling een formulier beschikbaar op www.noord-holland.nl/Loket/Subsidies.
4. Gedeputeerde staten beslissen binnen 13 weken na ontvangst van de aanvraag tot vaststelling van de subsidie.

Artikel 13

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin zij is geplaatst.
2. Deze regeling vervalt op 1 januari 2022.
3. Deze regeling wordt aangehaald als Uitvoeringsregeling subsidie gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid Noord-Holland 2021.

Haarlem, [datum],

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.Th.H van Dijk, voorzitter

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

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. O.G. Jonker
BEL/MOB

Telefoonnummer 023-514 3521
jonkero@noord-holland.nl

Verzenddatum

12 NOV. 2020

Kenmerk
1504248/1504897

Uw kenmerk

Betreft: Vaststellen Uitvoeringsregeling subsidie Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid Noord-Holland 2021

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:

Op 10 november jongstleden hebben wij de Uitvoeringsregeling subsidie gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid Noord-Holland 2021 vastgesteld. Het college heeft over de volgende punten besloten:

1. De uitvoeringsregeling Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid Noord-Holland 2021 vast te stellen;
2. Het subsidieplafond behorend bij de uitvoeringsregeling Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid Noord-Holland 2021 vast te stellen op € 1.322.000;
3. Het onder 2 bedoelde subsidieplafond als volgt te verdelen:
   - Basisonderwijs: € 793.200
   - Voortgezet onderwijs: € 528.800

De uitvoeringsregeling heeft in 2020 qua uitvoering goed gelopen en het gehele beschikbare bedrag is besteed. Daarom zijn in de regeling voor 2021 geen wijzigingen doorgevoerd.

In 2021 werken wij verder aan regionale uitvoeringsagenda's in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Eind 2021 hebben we met het vaststellen van de regionale uitvoeringsagenda's een compleet beeld van wat we in de regio's willen bereiken op de diverse verkeersveiligheidsthema's. We zijn voornemens om op dat moment een voorstel te doen voor besteding van de middelen verkeersveiligheid aan infrastructuur enerzijds en gedrag anderzijds voor de jaren 2022 en verder.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Dreef 3
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

De Uitvoeringsregeling voor 2021 hebben wij als bijlage aan deze brief toegevoegd. De uitvoeringsregeling wordt op 1 januari 2021 gedurende anderhalve maand opengesteld. Alle ingediende projecten die in aanmerking komen voor subsidie worden opgenomen in een prioriteitenlijst. De beschikbare middelen bepalen waar de scheidslijn komt te liggen tussen de projecten, die gehonoreerd worden en projecten die niet voor subsidie in aanmerking komen.

Voor de uitvoeringsregeling subsidie gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid is dit jaar € 1.322.000 euro beschikbaar. Door middel van een persbericht wordt bekend gemaakt welke projecten gehonoreerd worden.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage
- Uitvoeringsregeling Gedragsbeïnvloeding 2021

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4768
Extern Zaak ID	1434025
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	52
Omschrijving	Adaptieve uitvoeringsstrategie energie-infrastructuur

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

GS stellen de “Bouwstenen Adaptieve Uitvoeringsstrategie Energie-infrastructuur 2020 - 2024” vast. Hierin staat een routekaart voor de provincie, die is opgesteld in samenwerking met de netbeheerders. Het doel is om op de korte termijn knelpunten in het elektriciteitsnet op te lossen en op de lange termijn toe te werken naar een hybride energiesysteem. In het hybride systeem vullen verschillende vormen van energie, zoals waterstof, warmte en elektriciteit, elkaar aan.
De Routekaart is een vervolg op het Actieprogramma Klimaat dat recent door Provinciale Staten is vastgesteld. De energie infrastructuur vraagt om een integrale benadering. Niet alleen tussen verschillende overheidslagen en tussen verschillende energiedragers (elektriciteit, waterstof, warmte en CO2) maar ook tussen verschillende thema’s (mobiliteit, wonen, werklocaties en landschap).

Provincie
Noord-Holland

Bouwstenen adaptieve uitvoeringsstrategie energie-infrastructuur 2020-2024

Een gezamenlijke Routekaart naar het toekomstige energiesysteem



ENERGIE

INHOUD

3 | **Voorwoord**

4 | 1 **Inleiding**

5 Probleemschets

5 Doel

5 Leeswijzer

6 | 2 **Opgave Energie-infrastructuur 2020-2050; analyse van strategische documenten**

7 2.2 Analyse

7 2.1 Samenvatting

10 | 3 **Bouwstenen Adaptieve Uitvoeringsstrategie 2020-2024**

11 3.1 Aanpak van no-regret projecten

12 3.2 Ontwerp van een hybride energiesysteem (=energiesysteem van de toekomst)

14 3.3 Provinciaal Uitvoeringsprogramma hybride energiesysteem

15 | 4 **Governance energie-infrastructuur**

16 Toelichting rol provincie

17 Programma's

19 | 5 **Routekaart: overzicht van acties**

21 | **Bijlage 1: Overzicht van geraadpleegde documenten**

22 | **Bijlage 2: Opvolging aanbevelingen systeemstudie Noord-Holland 2050**

26 | **Bijlage 3: Voorstel taskforce energie-infrastructuur**

VOORWOORD

Energietransitie, woningbouw en economische ontwikkelingen vragen meer en meer capaciteit van het elektriciteitsnet. Daardoor zit de belasting van het elektriciteitsnet op een aantal plaatsen aan zijn limiet. In deze Bouwstenen Adaptieve Uitvoeringsstrategie Energie-Infrastructuur 2020-2024 presenteren wij u daarom een routekaart waarmee de provincie in samenwerking met Liander en de andere netbeheerders knelpunten wil oplossen. En we starten met het ontwerp van een nieuw 'hybride' energiesysteem voor Noord-Holland.

De provincie wil samen met Liander de schouders zetten onder het uitvoeren van zogenaamde 'no-regret maatregelen' – maatregelen die we op korte termijn sowieso moeten nemen om te voorkomen dat we zonder elektriciteit komen te zitten. Tegelijkertijd maken we een ontwerp voor toekomstbestendige nieuwe energienetwerken.

Het energiesysteem zoals we dat nu kennen gaat de komende decennia radicaal veranderen. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat woningen van het gas af moeten en het gebruik van warmtenetten moet toenemen. Er wordt meer hernieuwbare energie als zon en wind opgewekt. Dit gebeurt bovendien meer decentraal. De benodigde infrastructuur is daarbij een randvoorwaarde. Daarnaast zal de industrie – in elk geval voor een deel - overstappen op waterstof.

Het ontwerp van een nieuw flexibel energiesysteem voor meerdere soorten energie (een hybride systeem), is een complexe opgave. Technologieën ontwikkelen zich razendsnel. Daar willen en moeten we op inspelen. Duidelijk is dat provincie, Liander en de andere netbeheerders het niet alleen kunnen. We hebben elkaar en andere partijen zoals gemeenten, rijk, energie-gebruikers en elektriciteit-opwekkers nodig.

De provincie pakt als overheid de coördinatie voor de regio, over gemeentegrenzen heen. De netbeheerders waaronder Liander staan voor de uitdaging om de transities op de infrastructuur aan te sluiten, waarbij de maatschappelijke kosten van de netinvesteringen laag zijn en de aanpassingen tijdig worden gedaan.

Om onze onderlinge samenwerking te benadrukken bieden we u deze eerste Uitvoeringsstrategie Energie-Infrastructuur voor Noord-Holland aan. We gaan samen bouwen aan het energiesysteem van de toekomst!

Deze strategie kunnen we aanpassen wanneer dat nodig is: het ontwerp van het toekomstig energiesysteem sturen we bij als we veranderingen zien in de energievraag of het aanbod of als er technische ontwikkelingen zijn. We hebben vertrouwen in de samenwerking met elkaar en zullen samen met de andere netbeheerders en de vele andere partners ons inzetten voor het energiesysteem van de toekomst.



Edward Stigter
Gedeputeerde Klimaat en Energie



Daan Schut
Lid raad van bestuur, CTO Alliander (Liander is onderdeel van Alliander)

1 INLEIDING



Het Klimaatakkoord gaat steeds meer naar de planontwikkeling en in enkele gevallen naar de realisatie. Dit om doelstellingen voor 2030 tijdig te kunnen realiseren. Dit document gaat dieper in op de problemen en uitdagingen voor het toekomstige energiesysteem en de oplossingen die op de korte, middellange en lange termijn nodig zijn. De aanpak start vanuit de elektriciteits-infrastructuur omdat hier de urgentie het hoogst en de opgave het grootst is. Parallel zal een perspectief voor het toekomstige hybride energiesysteem worden ontwikkeld. Immers de elektriciteitsinfrastructuur zal meer dan nu het geval is een relatie hebben met andere energiesystemen (warmte en gassen). Dit is noodzakelijk om vraag en aanbod op elkaar af te kunnen stemmen.

De in deze notitie voorgestelde adaptieve uitvoeringsstrategie is het resultaat van de vele gesprekken die met de netbeheerders, diverse partners, kennisinstellingen en overige betrokken partijen in het afgelopen jaar zijn gevoerd in diverse structuren en verbanden. De voorgestelde bouwstenen zijn gebaseerd op deze gesprekken en een analyse van meerdere documenten (zie hoofdstuk 2) van de verschillende betrokken partijen.

Probleemschets

In de Omgevingsvisie NH2050 heeft de Provincie Noord-Holland de energie-infrastructuur als kritische randvoorwaarde benoemd voor toekomstige ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Niet alleen ten gevolge van de energietransitie, maar ook door demografische ontwikkelingen en economische groei in het algemeen, is er een toenemende vraag en aanbod van energie. Hiervoor is uitbreiding en verzwaring van de bestaande energie-infrastructuur nodig.
Om te voorzien in vraag en aanbod zorgt het toekomstige hybride energiesysteem voor steeds meer dwarsverbanden tussen bijvoorbeeld de industrie, de glastuinbouw en de gebouwde omgeving. De huidige energie-infrastructuur moet zich vernieuwen en transformeren om een robuust en effectief systeem te kunnen blijven. Het nieuwe hybride energiesysteem wordt een combinatie van elektriciteit, warmte, gassen, en indien noodzakelijk fossiele brandstoffen waarbij CO_2 wordt afgevangen.
Gezien de beperkte fysieke ruimte (boven- en ondergronds) als ook milieuruimte wordt het steeds complexer om de benodigde ruimte in het fysieke domein te vinden om energienetwerken aan te leggen. Ook andere factoren zoals draagvlak, financiering, de verdeling van rollen en verantwoordelijkheden tussen betrokken partijen gaan een steeds grotere rol spelen. Dit zorgt ervoor dat een meer samenhangende strategie nodig is waar alle partijen zich in kunnen vinden. Immers de energie-infrastructuur is niet gebonden aan geografische en bestuurlijke grenzen.

Doel

Het doel is het in orde maken van de energie-infrastructuur zodat het de provinciale en landelijke ambities kan faciliteren. Middels deze gezamenlijke uitvoeringsstrategie geven partijen commitment om, binnen gestelde termijnen, gezamenlijk de verantwoordelijkheid te dragen voor de uitvoering van het realiseren van een elektriciteitsinfrastructuur die robuust, adaptief en betaalbaar is. Naast een toereikende elektriciteits-infrastructuur gaat dit ook over het energiesysteem als geheel, dat in moet kunnen spelen op de toenemende vraag en een fluctuerend aanbod. Dit laatste vraagt om een ontwerp naar het meest optimale energiesysteem en de meest wenselijke schaal voor het koppelen van stromen en voor het koppelen van vraag en aanbod. Dit is nodig voor een optimale ruimtelijk-economische invulling van Noord-Holland die ook duidelijkheid geeft aan gemeenten, bewoners, netbeheerders en andere partijen. Zowel voor de korte termijn als voor de middellange en lange termijn is regie nodig want niet één partij kan het alleen. Daarvoor is maatwerk nodig in de samenwerking tussen partijen.

Deze aanpak heeft betrekking op heel Noord-Holland. In het proces naar de uitvoering strategie zal zo veel als mogelijk gebruik worden gemaakt van bestaande overlegstructuren en afspraken. De uitvoering zelf zal waar mogelijk veel meer gebiedsgericht en regionaal worden opgepakt. Bij deze aanpak is gekozen voor een periode 2020-2024 omdat er voor de periode daarna nog veel onzekerheden zijn. Dat wil niet zeggen dat de periode tot en met 2050 geen onderdeel vormt van deze aanpak. Verder is de aanpak zodanig dat tussentijds kan worden bijgestuurd.

Leeswijzer

In de Routekaart wordt de opgave voor het toekomstige energiesysteem aan de hand van recente studies en onderzoeken nader geduid. Dit geldt als fundament voor de bouwstenen. Vervolgens worden de bouwstenen toegelicht: hoe de elektriciteitsinfrastructuur wordt verzwaard en uitgebreid en hoe deze meer in samenhang wordt gebracht met warmte, waterstof en het bestaande gassysteem. Dit betreft een complex proces waar meerdere partijen een rol hebben en waarover nog veel onduidelijkheden zijn. Dit is de reden om in de aanpak en strategie te werken met bouwstenen. De hele aanpak leidt ten slotte tot een Routekaart met meerdere acties.

2 OPGAVE ENERGIE-INFRASTRUCTUUR 2020-2050; ANALYSE VAN STRATEGISCHE DOCUMENTEN



Vanuit verschillende invalshoeken is de opgave met betrekking tot de energie-infrastructuur en daarmee ook de elektriciteits-infrastructuur nader inzichtelijk gemaakt. De opgave legt de basis voor een integrale aanpak.

2.1 Samenvatting

In de Systeemstudie Noord-Holland 2050 en de Integrale Infrastructuurverkenning 2030-2050 worden vier dezelfde scenario's gebruikt. Het gaat niet om een keuze uit een van deze scenario's, welke uitwerkingen zijn van de uithoeken van het speelveld. Wel zijn er zaken die in elk scenario voorkomen, waarvan we kunnen concluderen dat deze sowieso realiteit moeten worden. Daarnaast moet men elementen uit deze scenario's kiezen om op te gaan sturen. Meer richting is nodig om tot uitvoeringsprojecten te komen die aansluiten bij de ambities van Noord-Holland. Kennis en innovatie zijn daarbij nodig om knelpunten op te lossen. Dit vraagt om een regierol van de provincie zodat partijen en verschillende belangen met elkaar worden verbonden.

De opgaven in Noord-Holland Noord en Noord-Holland Zuid zijn verschillend in omvang en complexiteit. Dat heeft meerdere oorzaken zoals de aanwezigheid van grote energievragers, de beschikbare ruimte, samenhang met andere opgaven en bestaande structuren. Dit heeft ook gevolgen voor de aanpak.

In de verschillende documenten ontbreekt het aan concrete uitvoeringsprojecten voor de korte en middellange termijn. De ruimtelijke impact is groot, maar het is nog onduidelijk hoe groot precies en hoe hier meer op gestuurd moet worden. Netbeheerders vragen de benodigde ruimte te reserveren gezien de grote ruimtedruk. Meer snelheid in planproces richting voorbereidings- en vergunningstraject is nodig om vertraging en vastlopen van het energienetwerk te voorkomen.

Er zijn enkele voorbeelden van projecten waar de provincie in samenwerking met partners de regierol heeft. Dit zijn bijvoorbeeld Provinciaal Inpassingsplan Kop van Noord-Holland, Aanlanding Wind op Zee, Provinciaal Inpassingsplan Netuitbreiding Beverwijk-Oterleek en Stationsontwikkeling A4 zone Haarlemmermeer.

Samengevat voor 2030 komt de opgave voort uit o.a.:

I meer decentrale opwek vanuit de Regionale Energiestrategieën.
II meer vraag door o.a. :
   a elektrisch vervoer, meer laadpalen en logistieke knooppunten.
   b meer woningbouw, elektrificatie van woningen.
   c meer datacenters.
   d toename en transitie mobiliteit, o.a. elektrificeren en verduurzaming logistiek.
   e transitie industrie en werklocaties.
   f wijken van het gas (warmtetransitie).

2.2 Analyse

Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 (2018)

Ambitie is een klimaatneutrale provincie in 2050 en benutting van de economische potentie van de energietransitie en de circulaire economie. Onderdeel van deze ambitie is ruimte voor energie-infrastructuur in Noord-Holland met het Noordzeekanaalgebied en Den Helder als schakels in een nationaal netwerk. Het Noordzeekanaalgebied en (afhankelijk van de aanlandingsmogelijkheden voor energie) bij Den Helder, zijn tot 2030 de eerst aangewezen locaties voor het treffen van ruimtelijke maatregelen om de aanlanding van op zee opgewekte elektriciteit goed te laten plaatsvinden. Een van de centrale opgaven is het mogelijk maken van de transitieopgave middels het efficiënt inzetten bestaande energie-infrastructuur en aanleggen van nieuwe infrastructuur. Gebeurt dit niet dan blijven economische kansen onbenut.

Systeemstudie energie-infrastructuur Noord-Holland 2020-2050 (2019)

In de Systeemstudie energie-infrastructuur Noord-Holland 2020-2050 is het elektriciteitsnetwerk geanalyseerd. Het onderzoek biedt inzicht in waar en wanneer maatregelen nodig zijn om de energietransitie en de economische ontwikkeling van Noord-Holland te faciliteren. De energietransitie, de groei van de economie, en de toenemende rol van elektriciteit in het dagelijks leven zorgen voor een sterk toenemende belasting van het elektriciteitsnetwerk waardoor die nu reeds onder druk staat. Hier komt bij dat energie uit duurzame

bronnen (wind en zon) geen continue bronnen zijn maar pieken en dalen op het netwerk veroorzaken. Het toekomstige energiesysteem moet zo ontworpen worden dat deze pieken en dalen kunnen worden opgevangen (balanceren).

Voldoende transportcapaciteit en de verhouding tussen vraag en aanbod leveren op korte termijn acute knelpunten op. De aard en omvang verschilt per subregio en treedt zowel op in het laag-, midden-, als in het hoogspanningsnet. In de systeemstudie wordt geconcludeerd dat het huidige elektriciteitsnetwerk in Noord-Holland niet toereikend is en de stabiliteit van het netwerk onder druk komt te staan.

De belangrijkste conclusies uit de Systeemstudie zijn a) dat het huidige elektriciteitsnetwerk in Noord-Holland niet toereikend is voor de toenemende elektriciteitsvraag en opwek (land en zee) en b) dat de stabiliteit van het elektriciteitsnetwerk onder druk komt te staan. Naast uitbreiding en verzwaring zijn andere (innovatieve) oplossingen nodig zoals opslag en integratie met andere energiedragers. Een andere oplossing, los van de energie-infrastructuur, is om vraag en aanbod van energie op een andere manier te ordenen in de ruimte en/of tijd. In de voorliggende aanpak zal dit verder worden uitgewerkt (hoofdstuk 3.2).

In de Systeemstudie Noord-Holland 2050 worden het Industriegebied *Noordzeekanaalgebied (NZKG)* en *Den Helder* er specifiek belicht. De schaal en omvang van het Industriegebied NZKG biedt kansen, om de energie-infrastructuur als vliegwiel te laten fungeren voor verdere transitie in de regio. Aanlanding van wind op zee en de aanwezigheid van grote energieverbruikers bieden mogelijkheden voor opwek, conversie, opslag en distributie. Den Helder wordt gezien als aanlandingslocatie voor windparken op de Noordzee na 2030. De opgave daarbij is om te zoeken naar vormen waarbij de (extra) aanlanding niet leidt tot een benodigde grootschalige verzwaring van de hoogspanningsnetten. Bijvoorbeeld door te kijken naar aanlanding in de vorm van waterstof, of door conversie naar waterstof bij het aanlandingspunt. Den Helder is daarnaast goed aangesloten op het hoofdtransportnetwerk van aardgas. Dit netwerk kan relatief eenvoudig geschikt worden gemaakt voor transport van waterstof. In de Waterstofstrategie Noord-Holland (2020) worden de ambities, kansen en mogelijkheden van waterstof benoemd. De ambitie is dat Noord-Holland een snel opkomende Hydrogen Valley wordt. De regio heeft veel potentie om de productie en invoer, opslag en doorvoer van (klimaatvriendelijke) waterstof snel op te schalen. Daarmee kan Noord-Holland niet alleen haar eigen klimaatdoelstellingen realiseren, maar ook een substantiële bijdrage leveren aan het verduurzamen van het energiesysteem in Nederland én Noordwest Europa.

In bijlage 2 een toelichting op de stand van zaken per aanbeveling uit de Systeemstudie energie-infrastructuur Noord-Holland 2020-2050.

Integrale Infrastructuurverkenning 2030-2050 (lopend, nationaal)

De Integrale Infrastructuurverkenning 2030-2050 (II3050) is een vervolg op de in 2019 gepubliceerde Infrastructure Outlook 2050 en komt voort uit een afspraak in het Klimaatakkoord. In de II3050, waaraan Tennet, GasUnie en de regionale netbeheerders samenwerken, worden vier scenario's van regionale, nationale, Europese en internationale sturing op de ontwikkeling van het energiesysteem uitgewerkt voor heel Nederland. De klimaatneutrale scenario's zijn primair ontwikkeld om de benodigde flexibiliteit en energie infrastructuur richting 2050 te kunnen bepalen. In vervolgfasen worden o.a. de kosten en de maakbaarheid in kaart gebracht.

Taskforce Infrastructuur Klimaatakkoord Industrie (2020, nationaal)

In opdracht van het kabinet is in oktober 2019 de Taskforce Infrastructuur Klimaatakkoord Industrie (TIKI) ingesteld. Het Noordzeekanaalgebied is als één van de zes clusters meegenomen in het TIKI. Het doel van TIKI was om in kaart te brengen welke infrastructurele knelpunten en potentiele oplossingen er zijn voor het behalen van de klimaatdoelstellingen van de sector industrie. De TIKI heeft in april 2020 advies uitgebracht aan de minister van EZK. Hierin wordt de sterke uitgangspositie van de Nederlandse Industrie benadrukt. Hiertegenover staat een groot aantal onzekerheden die partijen met elkaar moeten managen: de precieze behoeften van de industrie, de beschikbaarheid van infrastructuur en het benodigde type; de investeringsbereidheid van overheid, netwerkbedrijven en industrie; het nationale en internationale prijsbeleid en CO_2-heffingen; het maatschappelijk draagvlak, het investeringsklimaat en ten slotte het internationale speelveld. Aspecten die ook een rol spelen in het Noordzeekanaalgebied. Op basis van het TIKI advies is een kabinetsreactie opgesteld waar het kabinet op 16 oktober 2020 een besluit heeft genomen. De belangrijkste adviezen die van invloed zijn op Noord-Hollandse aanpak zijn:

- Er wordt nationaal een Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK) gestart. Daarnaast zullen de industrieclusters samen met het Rijk een Safehouse[1)] ontwikkelen als onderdeel van het Nationaal Programma Infrastructuur Duurzame Industrie (PIDI).
- Aanleg van een H2 backbone voor transport van waterstof van en naar de havens en industrieclusters
- Substantieel investeren door de overheid in energie-infrastructuur om financieringsknelpunt op te lossen.

Om de afspraken zoals met de Industrieclusters gemaakt zijn vanuit het Klimaatakkoord wordt een aparte uitvoeringsstructuur opgezet. Voor het Industriecluster NZKG is daarvoor het Bestuursplatform Energie-transitie NZKG opgezet.

RES analyse (2020)

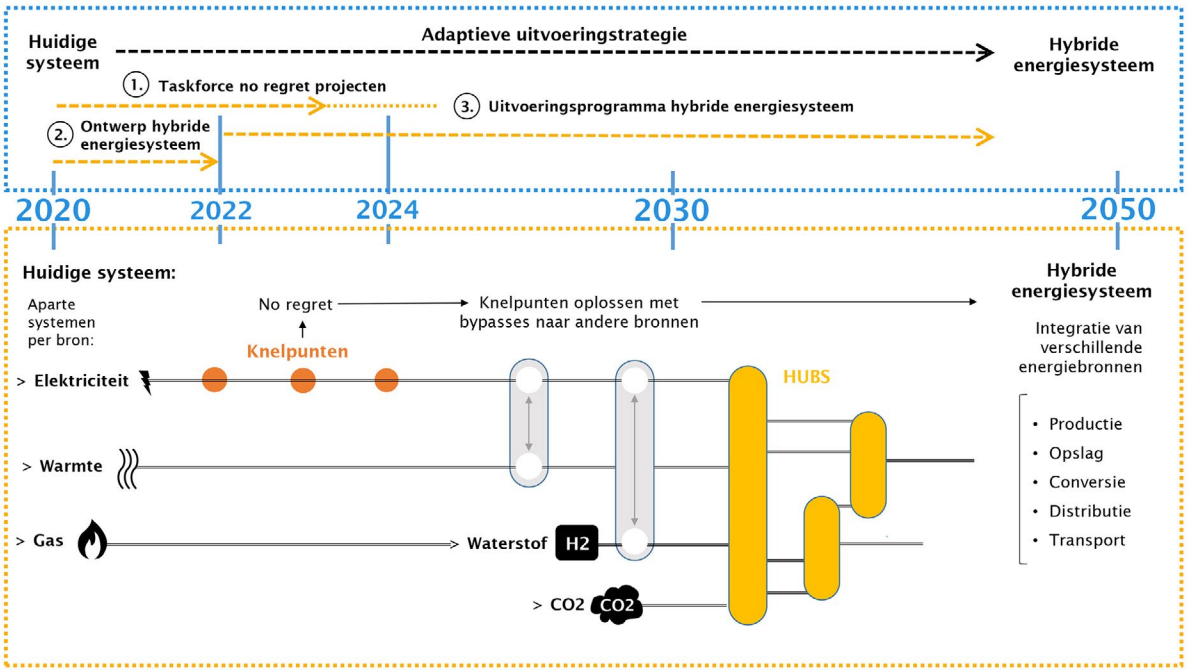
Door de netbeheerders is in april 2020 een netimpactanalyse gemaakt van de Regionale EnergieStrategieën 1.0 van NHN en NHZ. In oktober heeft Liander een zienswijze ingediend op de concept Regionale Energie-Strategieën. In deze zienswijzen wordt geadviseerd om ruimtelijk het aanbod van hernieuwbare opwek te sturen zodat bij aansluiting op het elektriciteitsnetwerk kosten, ruimtelijke impact en de realisatietijd worden verminderd. De aanbevelingen zijn bijvoorbeeld gericht op het combineren van opwekmogelijkheden (zon en wind), het clusteren van opwek en het optimaal benutten van nog bestaande capaciteit op het bestaande elektriciteitsnetwerk. Hierdoor zijn minder nieuwe stations en uitbreidingen van bestaande stations en tracés nodig waardoor doorlooptijd korter wordt, minder kosten en ook minder ruimte nodig is.

1) Safehouse is bedoeld om gegevens van bedrijven te verzamelen zodat zij vertrouwelijk bedrijfsinformatie kunnen delen die wel van belang is voor plannen met betrekking tot de energie-infrastructuur.

3 BOUWSTENEN ADAPTIEVE UITVOERINGSSTRATEGIE 2020-2024



Om te komen tot een adaptieve uitvoeringsstrategie worden in totaal drie bouwstenen onderscheiden: 1 | No-regret projecten, 2 | Ontwerp hybride energiesysteem en 3 | Uitvoeringsprogramma hybride energiesysteem (zie figuur 1). Gezien de complexiteit en onzekerheden is hiervoor gekozen om meer richting te kunnen aan de aanpak zodat een zorgvuldig proces kan worden doorlopen in samenwerking met Rijksoverheid, gemeenten, netbeheerders en overige partners. Vanuit urgente knelpunten wordt toegewerkt naar een uitvoeringsprogramma voor het toekomstige hybride-energiesysteem.



Figuur 1 | Schema bouwstenen (bron: Provincie Noord-Holland)

3.1 Aanpak van no-regret projecten

Planning: 2020-2025

Samen met de netbeheerders wordt een aanpak ontwikkeld om de uitvoering van no-regret projecten te versnellen. Op dit moment ligt de focus van de no-regret projecten op de elektriciteits-infrastructuur. Het wordt niet uitgesloten dat op een later moment projecten van andere energiedragers erbij komen. Onderdeel van de no-regret projecten zijn de netoplossingen voor knelpunten die voortkomen uit de Regionale Energiestrategieën (RES), de Cluster Energiestrategieën Industrie (CES) en de Investeringsplannen van de netbeheerders.

De uitbreiding en verzwaring van het elektriciteitssysteem (transformatorstations, kabels en leidingen) is zo urgent dat nu in deelgebieden de huidige transportcapaciteit onvoldoende is en in andere deelgebieden onder druk komt te staan. Met de netbeheerders is daarom een inventarisatie gemaakt van no-regret projecten. De criteria voor no-regret projecten zijn:

- Projecten die reeds zijn gestart of sowieso doorgang moeten vinden vanuit ruimtelijk-economisch perspectief zonder het toekomstig hybride energiesysteem negatief te beïnvloeden.
- Projecten waarbij sprake is van provinciaal belang maar de uitvoering stagneert.
- Projecten die nodig zijn om huidig transportcapaciteit op orde te brengen of houden.
- Projecten waar netwerkcomponenten door veroudering vervangen moeten worden; einde levensduur of verouderde techniek.

Met de netbeheerders is een eerste overzicht gemaakt van mogelijke no-regret projecten. Dit wordt verder uitgewerkt en met betrokken gemeenten worden besproken. Op een gegeven moment ontstaat een lijst van no-regret projecten waar een interventie van de provincie gewenst is. Deze lijst is niet statisch maar adaptief om snel op ontwikkelingen te kunnen inspelen. Samen met de netbeheerders wordt bepaald of de projecten gezamenlijk worden opgepakt of dat een andere (individuele) aanpak voldoende is.

Om daadwerkelijk tot uitvoering te komen is gebleken dat het belangrijk is om belemmeringen in het planproces weg te nemen en zo te voorkomen dat projecten vertragen. Belemmeringen ontstaan vaak doordat

meerdere trajecten en/of opgaven bij elkaar komen en nadere afstemming nodig is. De toegevoegde waarde van de overheid (o.a. provincie) wordt gezien in:

- **Ruimtelijke reserveringen**; meer duidelijkheid over waar wel/niet energie-infrastructuur kan komen, zowel bovengronds als ondergronds.
- **Overzicht van beleidsprojecten** die impact hebben op de netinfrastructuur: beleid op natuur/ landschap/cultuurhistorie en dergelijke kan energie-infrastructuur beïnvloeden.
- Waar **lokale overheden** er niet uitkomen, door bemiddeling en/of het inzetten van juridisch-planologische instrumenten.
- **Het ontwerpen van een hybride energiesysteem**: er is regie nodig op het verkrijgen van juiste energiemix, het koppelen van energiedragers en het maken van een integrale afweging van opgaven.
- Meer **eenduidigheid creëren** in het aankoopbeleid voor grond ten behoeve van energie-infrastructuur tussen publieke organisaties.
- Onderzoek naar verbetering regelgeving kabels & leidingen.

Een speciaal hiervoor nog in te stellen Taskforce (zie Bijlage 3) onder bestuurlijk opdrachtgeverschap gaat uitvoering geven aan bepaalde no-regret projecten. Met de netbeheerders vindt nog overleg plaats over een lijst van no-regret projecten.

Bij deze bouwsteen wordt rekening gehouden met de aanbevelingen uit de Systeemstudie energie-infrastructuur Noord-Holland 2020-2050 (zie Bijlage 2). Mocht dit anders zijn dat wordt dit bij betreffende aanbeveling expliciet aangegeven.

Acties:
1 Bestuurlijk besluit over het instellen van een Taskforce no-regret projecten.
2 Afwegingskader maken voor no-regret project over wel/niet inzetten van een provinciaal instrument.
3 Aansluiting bij Regionale Energie Strategieën (RES), Cluster Energie Strategieen (CES) en Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL).
4 Monitoren voortgang van no-regret projecten.
5 Uitvoeren van aanbevelingen uit de Systeemstudie.

3.2 Ontwerp van een hybride energiesysteem (=energiesysteem van de toekomst)

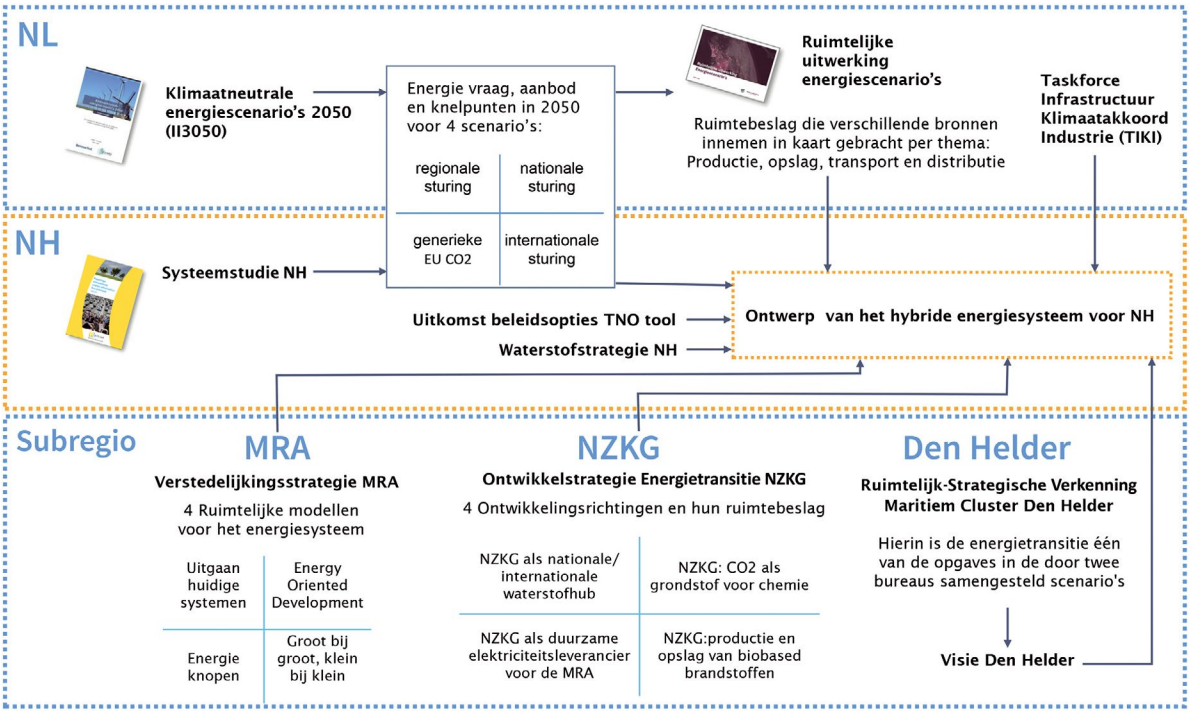
Planning: 2020-2022

Het toekomstige energiesysteem voor Noord-Holland integreert de verschillende bronnen en richtingen van de energiestromen. Dit systeem bestaat nog niet en heeft ruimtelijke consequenties. Bij het ontwerpen van een hybride energiesysteem moet rekening worden gehouden met centrale en decentrale productie van energie, transport en de ruimte die nodig is voor: opslag, conversie en distributie. Meerdere vragen zullen nog moeten worden beantwoordt zoals:

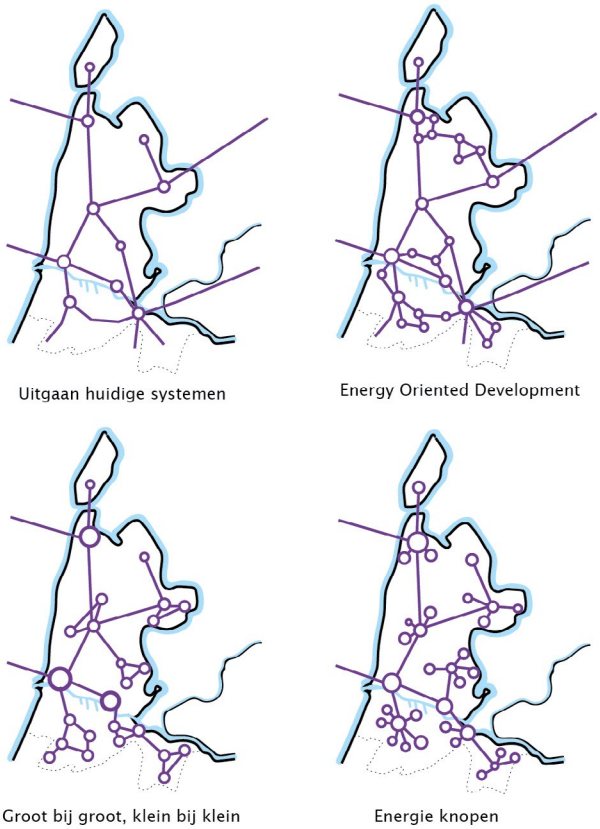
- Hoeveel ruimte is er minimaal en maximaal nodig voor de energie-infrastructuur? Waar moet vanuit bijvoorbeeld ruimte meer op gestuurd worden?
- Wat zijn de kenmerken van een energiehub en energieknooppunt? Waar kunnen deze ruimtelijk het best worden gesitueerd vanuit toekomstig hybride energiesysteem?
- Wat is de optimale schaal voor het koppelen van energiedragers in hubs of kooppunten?
- Biedt het koppelen van vraag en aanbod kansen voor een efficiënter en economischer infrastructureel systeem? Wat betekent deze koppeling voor de ruimtelijke inrichting van de provincie.
- Hoe verhouden kosten, ruimte en planning van de energie-infrastructuur zich tot elkaar met betrekking tot de verschillende energiedragers?

Het ontwerp zal kijken naar de meest optimale en wenselijke schaal voor het koppelen van stromen en voor het koppelen van vraag en aanbod. Als eerste stap richting het energiesysteem van de toekomst, is het belangrijk om alle uitgevoerde verkenningen, visies en scenario's op de provinciale en landelijke schaal te bundelen en hieruit conclusies te trekken. Tegelijkertijd moet gekeken worden naar de specifieke scenario's en visies die voor de sub-regio's zijn gemaakt: Metropoolregio Amsterdam, het Industriegebied Noordzee-kanaalgebied en Den Helder.
De uitkomsten van de analyse worden geprojecteerd op het grondgebied van de provincie en vergeleken met huidige en toekomstige ruimteclaims en beperkingen. Specifiek hiervoor voert TNO een opdracht uit voor Provincie Noord-Holland. Met behulp van een tweetal visualisatie en simulatie omgevingen wordt de impact

van verschillende beleidsopties op het energiesysteem (elektriciteitsnet, warmte en waterstof), op de fysieke en ruimtelijke indeling en milieuruimte gemodelleerd en gevisualiseerd. Doel is om meer inzicht te krijgen in wat uiteenlopende beleidsopties (bijvoorbeeld de locatiekeuze van nieuwe datacenters of een elektrolyser voor de productie van waterstof) voor impact hebben op een specifiek gebied. De Systeemstudie is abstract en cijfermatig en op deze wijze worden de ruimtelijke consequenties van beleidskeuzes inzichtelijk gemaakt.



Figuur 2 | Verbanden tussen onderzoeken nationaal, provinciaal en regionaal (bron: Provincie Noord-Holland)



Figuur 3 | Principes van mogelijke ruimtelijke modellen Noord-Holland (bron: Provincie Noord-Holland)

Uit deze confrontatie zullen verschillende ruimtelijke mogelijkheden zichtbaar worden die vervolgens input zijn voor het ontwikkelen van modellen.

Deze ruimtelijke modellen worden uitgewerkt naar ontwikkelpaden. Zij worden de basis voor uitgebreide gesprekken en consultaties met verschillende expertises binnen de provincie en met de belangrijke externe partners (netbeheerders, het Rijk, de Metropoolregio Amsterdam, het maritiem cluster Den Helder en Noordzeekanaalgebied). De gesprekken zullen resulteren in een denkrichting voor het energiesysteem van Noord-Holland. Daarbij is het belangrijk dat met de intrinsieke onzekerheid én nodige flexibiliteit die samenhangt met de toekomst een transitiepad geschetst wordt richting het systeem in 2050. Het transitiepad is bedoeld om beslissingen die op korte termijn, maar langer dan de no-regret termijn, nodig zijn ten aanzien van het aanleggen van infrastructuur te kunnen nemen en om te voorkomen dat (in het licht van een nieuw systeem) onnodige investeringen worden gedaan.

Er zal aansluiting worden gezocht bij het Nationaal Programma Energiehoofdstructuur (NPEH), welke in 2022 gereed is. Dit programma richt zich op de ruimtelijke inpassing van energie-infrastructuur en is een uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening (SEV III), de Structuurvisie Windenergie Op Land (SvWOL) en de Structuurvisie Buisleidingen (SB). Het NPEH moet zorgen voor voldoende ruimte voor de nationale energiehoofdstructuur, op basis van een integrale afweging met andere opgaven en belangen, binnen een (inter)nationale context en waarbij een goede leefomgevingskwaliteit randvoorwaardelijk is. De tijdshorizon is 2030-2050.
Het programma heeft betrekking op het gehele Nederlandse grondoppervlak, uitgezonderd de Noordzee.

Acties:
1 Ontwikkelen ruimtelijke tool om verschillende infrastructurele scenario's te beoordelen.
2 Uitwerken van stappenplan ontwerp hybride energiesysteem
3 Scenario's II3050 en uitkomsten ruimtelijke tool vertalen naar een voor Noord-Holland meest voor de hand liggend ontwerp voor een hybride energiesysteem.
4 Op basis van dit ontwerp een voorstel maken voor de inzet van ruimtelijk instrumentarium (Omgevings verordening).
5 Aansluiting bij nationale trajecten en input van projecten richting NPEH MIEK en PIDI. Het doortrekken van de 380 kV richting Noord-Holland Noord en aanleg van de backbone waterstof zijn hier voorbeelden van.

3.3 Provinciaal Uitvoeringsprogramma hybride energiesysteem

Planning: vanaf 2022

Bij deze derde bouwsteen van de Adaptieve Uitvoeringstrategie zal een start worden gemaakt met een Provinciaal Uitvoeringsprogramma van het hybride energiesysteem waarin concrete en uitvoerbare projecten komen. Nu worden nog aparte aanpakken gemaakt voor elektriciteit, warmte en waterstof maar deze moeten samenkomen in dit integrale Uitvoeringsprogramma.

Na afronding van bouwsteen 2 kan een beter beeld gegeven worden van de acties die de provincie kan nemen en over de exacte invulling van een Provinciaal Uitvoeringsprogramma.

Belangrijk voor de uitvoering is dat nader ingezet wordt op de volgende activiteiten. Hiermee kan parallel aan de bouwstenen 1 en 2 reeds mee worden gestart.

- **Communicatie**: er gaat veel gebeuren en heldere communicatie richting bewoners, bedrijven en overige partijen is nodig. Dit speelt een rol in de bouwstenen 1 t/m 3.
- **Omgevingsmanagement**: doel om verschillende partijen in een zo vroeg mogelijk stadium te betrekken reeds vanaf de planvorming. In NZKG start hiervoor een pilot (november 2020-december 2021).
- **Kennis en innovatie energiesystemen**: gemeenten hebben reeds aangegeven dat zij een gebrek hebben aan kennis over de energie-infrastructuur. Zij zien voordelen in een centraal punt waar kennis wordt gedeeld. Innovatie kan belangrijke rol spelen om te komen tot oplossingen maar speelt nog te veel een ondergeschikte rol. Dit is relevant voor de bouwstenen 1 t/m 3.
- **Diverse instrumenten**: divers, kan juridisch-planologisch zijn maar ook financieel. Dit speelt een rol in de bouwstenen 1 t/m 3.

Acties:
1 Plan van aanpak opstellen voor Provinciaal Uitvoeringsprogramma.
2 Nader uitwerken communicatie en omgevingsmanagement voor de realisatie van een hybride energiesysteem.
3 Voorstel voor delen van kennis en stimuleren van innovatie die belangrijk is voor de ontwikkeling van een hybride energiesysteem.

4 GOVERNANCE ENERGIE-INFRASTRUCTUUR



Het speelveld rondom de energie-infrastructuur is versnipperd tussen netbeheerders van verschillende energiedragers en tussen verschillende beleidsvelden en overheidslagen. De energie-infrastructuur wordt nu per energiedrager onafhankelijk aangelegd. Voor een toekomstig hybride energiesysteem is samenwerking noodzakelijk, niet één partij kan het alleen. Bovendien is de energie-infrastructuur niet gebonden aan geografische en bestuurlijke grenzen. De opgave in de energie-infrastructuur is sector-overstijgend.
De vraag naar duurzame energie zal niet alleen toenemen bij de industrie, maar ook voor mobiliteit, de gebouwde omgeving en landbouw. Dit maakt het speelveld complex en omvangrijk met veel afzonderlijke trajecten. Mede gezien de tijdsdruk moet het besluitvormingsproces waar mogelijk vereenvoudigd worden. Dat kan de provincie niet alleen. Reden om de rollen en bevoegdheden van betrokken partijen nader uit te werken (figuur 4).

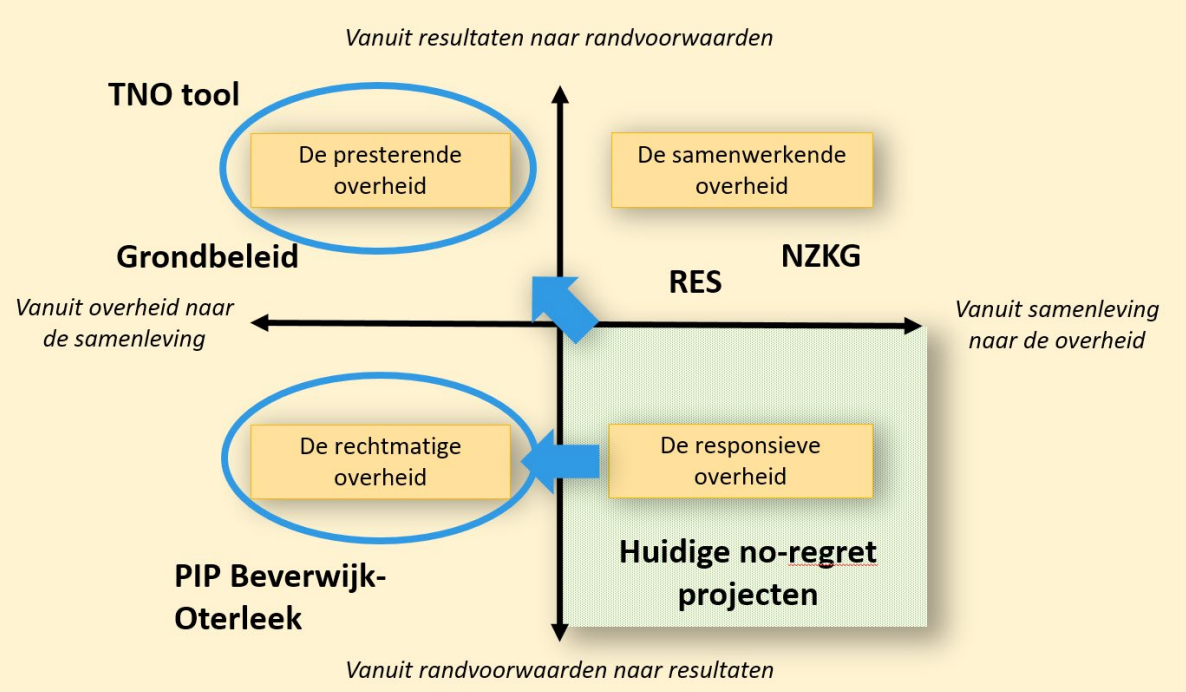
ROLLEN EN BEVOEGDHEDEN VAN OVERHEDEN
Overheden hebben een veelvoud aan instrumenten om hun doelstellingen te behalen, zoals het (interbestuurlijk) programma, investeringsprogramma's, samenwerkingsafspraken, de Omgevingsverordening, subsidies en andere beleidsinstrumenten, zoals het grondbeleid en uitvoeringsinstrumenten zoals het omgevingsplan, het projectbesluit en de omgevingsvergunning. Welk instrument wanneer wordt ingezet is mede afhankelijk van de (gewenste) rol en kan in dit proces per bouwsteen verschillen (als ook binnen één bouwsteen).

ROLLEN EN BEVOEGDHEDEN NETBEHEERDERS
Netbeheerders hebben een aansluit en transportplicht, informatiecodeplicht en moeten zich houden aan tarievencode met maximum transporttarieven. Tennet heeft specifieke verantwoordelijkheid om vraag en aanbod te balanceren.

Figuur 4 | Huidige rollen en verantwoordelijkheden

Toelichting rol provincie

Bij iedere bouwsteen zoals in hoofdstuk 3 gepresenteerd, heeft de provincie haar eigen rol. We lichten deze rollen toe aan de hand van onderstaand schema (figuur 5) afkomstig uit de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050.



Figuur 5 | Rolkeuze bepalend voor resultaat

Bij de eerste bouwsteen nemen we samen met de netwerkbeheerders en het Rijk het initiatief voor het oplossen van de no-regret knelpunten door middel van een Taskforce Energie-infrastructuur. We kiezen hiermee de rol van responsieve overheid. De Provincie opereert als bemiddelaar en samenwerkingspartner om samen met de netwerkbedrijven, het Rijk, de betreffende gemeenten en eventueel andere partijen zoals bedrijfsleven gezamenlijk geïdentificeerde maatregelen te nemen. Indien gewenst kan de Provincie binnen

de Taskforce ook de rechtmatige rol innemen door in te zetten op het ruimtelijk ordeningsinstrumentarium zoals de omgevingsverordening of het provinciaal inpassingsplan (projectbesluit onder de Omgevingswet). Daarnaast kan de provincie subsidies, eigen onderzoeken en grondbeleid inzetten als presterende overheid.

Het doel van de tweede bouwsteen is het ontwerpen van een hybride energiesysteem voor Noord-Holland. De Provincie zal als samenwerkende overheid deelnemen aan de verschillende lopende trajecten. We zullen de belangen van Noord-Holland inbrengen in de nationale trajecten, zoals het Nationaal Programma Energie Hoofdstructuur (NPEH) en ontwikkelingen op nationaal niveau (o.a. waterstof backbone) verwerken. Ook de uitkomsten van regionale trajecten (RES, CES, NZKG en CES en Den Helder) moeten terugkomen in het ontwerp. Daarbij zullen we ook sectoroverstijgende belangen (zoals woningbouw, natuur, landschap, leefbaarheid en werkgelegenheid) meenemen zodat we vanuit een integrale invalshoek tot een gedragen ontwerp van een hybride energiesysteem kunnen komen. Ook in deze stap zal de provincie als presterende overheid middelen als ontwerp (systeem ontwerp en landschappelijk ontwerp), subsidies en onderzoek inzetten. Een voorbeeld is de ontwikkeling van een ruimtelijke tool door TNO in opdracht van de Provincie.

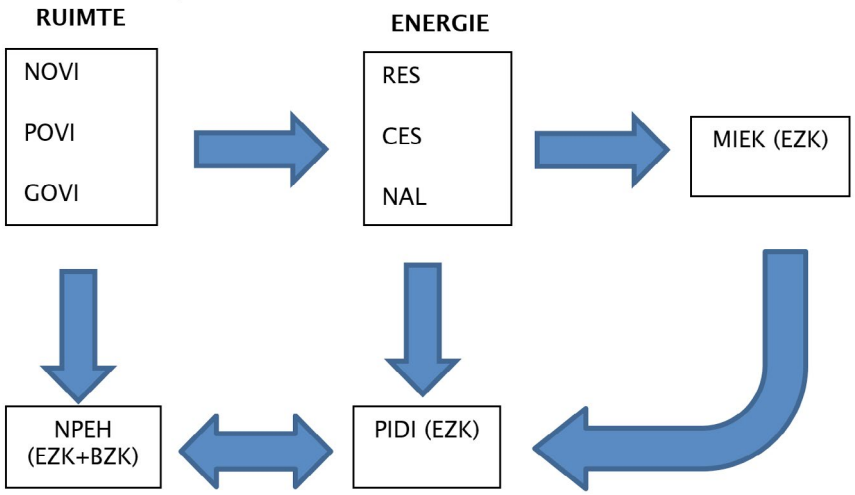
De realisatie van het hybride energie systeem is voorzien bij de derde bouwsteen gebaseerd op een Provinciaal Uitvoeringsprogramma energie-infrastructuur. Dit programma is wordt parallel ontwikkeld aan het Nationaal Programma Energiehoofdstructuur gaat over de regionale energie-infrastructuur en moet de Investeringsplannen van de netbeheerders gaan voeden. De netwerkbeheerders hebben de belangrijkste rol in het uitvoeringsproces. De provincie kan als rechtmatige overheid haar ruimtelijk instrumentarium inzetten. Daarnaast kan de provincie het proces faciliteren door als presterende overheid ondersteuning bieden door bij te dragen aan communicatie, omgevingsmanagement en kennis en innovatie.

Programma's

Op dit moment lopen er verschillende trajecten waar de energie-infrastructuur een rol speelt.

- Regionale Energiestrategieën (RES) Noord-Holland Noord/Zuid.
- Regioplan Industriegebied Noordzeekanaalgebied en Cluster Energiestrategieën (CES).
- Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK), Nationaal Programma Infrastructuur Duurzame Industrie (PIDI) en Safehouse.
- Mobiliteit: o.a. Nationaal Agenda Laadinfrastructuur (NAL) en Logistieke hubs.
- Trajecten voor andere energiedragers zoals warmte en waterstof.

Hoe deze trajecten zich tot elkaar verhouden wordt niet door de provincie bepaald, dat gebeurt door het Rijk en/of in samenspraak. Belangrijkste is dat er samenhang en afstemming is.



Figuur 6 | Lopende trajecten

Acties:

1 Regulier overleg met de netbeheerders en het Rijk over aanpak en strategie om indien nodig te kunnen bijsturen.

De financiering en betaalbaarheid maken integraal onderdeel uit van deze aanpak maar zijn nog niet uitgewerkt. Dit heeft te maken met de vele onduidelijkheden en daarmee onzekerheden. Belangrijk is dat onderscheid wordt gemaakt in rollen en verantwoordelijkheden zoals ook vastgelegd in wetgeving. Deze wetgeving is nog in ontwikkeling. Dit betekent voor dit moment dat alleen duidelijkheid bestaat over de vaste personele inzet die wordt gefinancierd vanuit de programmabegroting.

Bij de uitwerking van de bouwstenen 1 zal per no-regret project worden gekeken of vanuit een regierol door de provincie extra financiële middelen noodzakelijk zijn. Dat kan nu nog niet met zekerheid worden gesteld. Belangrijk is dat steeds wordt geredeneerd vanuit de op dat moment vastgestelde kaders en van toepassing zijnde wetgeving. Indien extra financiële middelen noodzakelijk zijn dan vindt hier aparte besluitvorming over plaats. Dit kan per project verschillen en heeft ook te maken met achtergrond van het no-regret project (Regionale Energiestrategie, Cluster Energiestrategieën Industrie en Mobiliteit) en de rol die de provincie hier heeft. Ook zal worden meegewogen in hoeverre het Rijk of via andere mogelijkheden (subsidies) in de financiering kan worden voorzien Bij de uitwerking van bouwsteen 2 en 3, een provinciaal programma energie-infrastructuur, zal de financiering direct worden meegenomen. Tegen die tijd zal er vanuit de Rijksoverheid meer duidelijkheid bestaan over rollen en verantwoordelijkheden die ook is vastgelegd in nationale wetgeving. Verder zal dan meer duidelijkheid bestaan over het Nationaal Programma Energiehoofdstructuur (NPEH) en het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK).

Een aparte categorie vormt de financiering van kennisontwikkeling en onderzoek. In principe verloopt dit via de netbeheerders maar mocht zich een interessante optie voordoen die belangrijk is voor Noord-Holland dan wordt hier een voorstel voor gemaakt. Dit kan zijn een vervolg op uitkomsten van het TNO-onderzoek. Ook hier zal bij de financiering gekeken worden naar andere mogelijkheden (o.a. subsidies).

5 ROUTEKAART: OVERZICHT VAN ACTIES



Aan de uitvoering zijn meerdere acties verbonden. De kosten voor de uitvoering van de actie worden gedekt uit de begroting van het Programma Energietransitie.

Volgnr.	Naam Actie
	Bouwsteen 1
1	Bestuurlijk besluit over het instellen van een Taskforce no-regret projecten.
2	Afwegingskader maken voor no-regret project over wel/niet inzetten van een provinciaal instrument
3	Aansluiting bij Regionale Energiestrategieën (RES), Cluster Energiestrategieën (CES) en Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL).
4	Monitoren voortgang van no-regret projecten.
5	Uitvoeren van aanbevelingen uit de Systeemstudie.
	Bouwsteen 2
4	Ontwikkelen ruimtelijke tool om verschillende infrastructurele scenario's te beoordelen.
5	Uitwerken van stappenplan ontwerp hybride energiesysteem.
6	Scenario's II3050 en uitkomsten ruimtelijke tool vertalen naar een voor Noord-Holland meest voor de hand liggend model voor een hybride energiesysteem.
7	Op basis van uitkomst van 3 een voorstel maken voor de inzet van ruimtelijk instrumentarium (Omgevingsverordening).
8	Aansluiting bij nationale trajecten en input van projecten richting NPEH MIEK en PIDI. Het doortrekken van de 380 kV en de backbone waterstof zijn hier voorbeelden van.
	Bouwsteen 3
9	Plan van aanpak opstellen voor Provinciaal Uitvoeringsprogramma.
10	Nader uitwerken communicatie en omgevingsmanagement voor de realisatie van een hybride energiesysteem.
11	Voorstel voor delen van kennis en stimuleren van innovatie die belangrijk is voor de ontwikkeling van een hybride energiesysteem.
	Governance
12	Regulier overleg met de netbeheerders en het Rijk over aanpak en strategie om indien nodig te kunnen bijsturen.

1

BIJLAGE

OVERZICHT VAN GERAADPLEEGDE DOCUMENTEN

1 Systeemstudie energie-infrastructuur Noord-Holland 2020-2050 (2019)

2 Regioplan Energietransitie Noordzeekanaalgebied (2020)

3 Advies Taskforce Infrastructuur Klimaatakkoord Industrie (2020)

4 RES Netimpactanalyse netbeheerders (2020)

5 Investeringsplannen netbeheerders (2020)

6 Integrale Infrastructuurverkenning 2030-2050 (lopend, Rijk-Netbeheer Nederland)

7 Plan van Aanpak Nationaal Programma Energiehoofdstructuur (2020)

8 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 (2018)

9 Verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Amsterdam (lopend, Rijk-Regio)

10 Regionale Energiestrategieën Noord-Holland Noord/Zuid (2020)

11 Kabinetsreactie Taskforce Infrastructuur Klimaatakkoord Industrie (2020)

2

BIJLAGE

OPVOLGING AANBEVELINGEN SYSTEEMSTUDIE NOORD-HOLLAND 2050

AANBEVELING	TIJDPAD	STAND VAN ZAKEN
Algemene aanbevelingen geheel Noord-Holland		
1 Richt proactief een programma in om een waterstofketen in Noord-Holland te realiseren die aansluit op het beoogde landelijke waterstofnet. In alle scenario's neemt waterstof een belangrijke rol in en het is van strategische waarde voor de flexibiliteit van het toekomstig energiesysteem. Zonder dit proactief handelen komt een waterstofnetwerk naar onze verwachting niet snel genoeg tot stand.	nu starten, met uitvoerings-termijnen van de verschillende onderdelen tot na 2030.	In het najaar van 2020 wordt de "Waterstof-strategie" in GS vastgesteld. In deze strategie wordt het ontwikkeld pad op het gebied van waterstof beschreven en de rol van de provincie daarin.
2 Houd in de Regionale EnergieStrategieën (RES) rekening met inzichten uit deze studie, bijvoorbeeld door bij locaties voor zonneweides en windparken samen met netbeheerders te zoeken naar optimale inpassing in de energie-infrastructuren.	opnemen in de nu lopende RES-processen.	De netbeheerders hebben in hun analyse aangegeven dat het koppelen van vraag en aanbod de voorkeur heeft om zo de energie-infrastructuur zo min mogelijk extra te belasten en/of de energie-infrastructuur onnodig uit te breiden. In Stap 2 van de aanpak is dit een van de uitgangspunten voor het ontwerpen van een hybride-energiesysteem. Doel is om de fysieke- en milieuruimte zo efficiënt mogelijk te benutten (zie de ontwikkelprincipes in de Omgevingsvisie NH2050). RES'en zal het aspect van inpassing op de energie-infrastructuur worden meegenomen, evenals andere provinciale belangen.
3 Stel gezamenlijk een investeringsprogramma op voor de energie-infrastructuren in de provincie, op basis van de in deze studie geïdentificeerde knelpunten en opgaven. Betrek daarin ook de ruimtelijke ordening.	nu starten, met uitvoerings-termijnen van de verschillende onderdelen tot na 2030.	We hebben geen gezamenlijk integraal investeringsprogramma. Er is wel een eerste stap gezet door een gezamenlijke no-regret lijst van maatregelen op te stellen. Met de netbeheerders wordt gewerkt aan een taskforce om de maatregelen te versnellen. Via de Verstedelijkingsstrategie MRA zijn in Bestuurlijk Overleg Leefomgeving van 8 juni jl. afspraken gemaakt over de no-regret maatregelen. Deze afspraken zijn niet specifiek voor de MRA. Via de Nationale programma's (MIEK, PIDI, NPEH) en de Investeringsplannen van de netbeheerders zal het gesprek gevoerd worden over de betaalbaarheid en financierbaarheid.

4 Verken als onderdeel van dat investeringsprogramma ook of – en waar- een 'moleculenroute' een haalbare oplossing zou kunnen zijn, tegen lagere maatschappelijke kosten dan een grootschalige elektriciteitsnetverzwaring. Zo ja, dan is de logische vervolgstap een demonstratieproject met conversie van elektriciteitsoverschotten naar waterstof (en/of warmte) en een conversie andersom van methaan en/of waterstof naar decentrale vraagvolgende elektriciteitsproductie.	nu starten, met uitvoeringstermijnen van de verschillende onderdelen tot na 2030.	In het ontwerp van het integrale hybride energiesysteem van Noord-Holland (stap 2 van de uitvoeringsstrategie) zullen integraal naar de energiemodaliteiten worden gekeken. Daarnaast zal ook vanuit de Waterstofstrategie naar haalbare oplossingen worden gekeken. Er wordt op dit moment gewerkt aan een demonstratieproject waarbij de overschotten aan elektriciteit bij een onderstation in Anna Paulowna worden omgezet in waterstof en via een ondergrondse pijpleiding aan een tankstation in de haven van Den Helder wordt aangeboden.
5 Organiseer in het programma ook tijdige planologische voorbereiding voor de gestelde knelpunten en opgaven, door in de provinciale en gemeentelijke omgevingsplannen binnen de daarvoor geldende regels voldoende ruimte te reserveren voor (onder- en bovengrondse) tracés en knooppunten. Betrek hierin tevens in een vroeg stadium de betreffende handhavende en vergunningverlenende instanties. Dit vergroot de flexibiliteit, snelheid en implementeerbaarheid van de noodzakelijke maatregelen.	nu starten, met uitvoeringstermijnen van de verschillende onderdelen tot na 2030.	De planologische kant wordt meegenomen in de omgevingsverordening. Er worden voorbereidingen getroffen voor opname in de 2.0 versie. Momenteel wordt in werkgroepverband onderzocht hoe nieuwe techniek voor H2 vergund gaan worden. De omgevingsdienst (OD) maakt deel uit van deze werkgroep. Ook voor Hoge temperatuur opslag (HTO) is de OD de vergunningverlening aan de praktijk aan het toetsen in een uitvoeringsproject.
6 Zorg voor periodieke updates van deze systeemstudie.	bijvoorbeeld elke vijf jaar.	Deze studie is de eerste opzet met de huidige kennis van zaken. De verwachting is dat over 5 jaar de situatie flink veranderd is. Voorstel is om over 3 jaar te evalueren en dan besluiten of een update nodig is.
Specifieke aanbevelingen Noord-Holland Noord		
7 Zie ook de algemene aanbevelingen voor de provincie als geheel voor het opzetten van een investeringsprogramma energie-infrastructuren inclusief onderzoek naar de 'moleculenroute'. Dit is onder andere van belang voor de toevoer en afvoer van energie van en naar Noord-Holland Noord. Zet een zoekproces in werking naar ruimte voor eventuele verzwaring van het elektriciteitsnet en eventuele infrastructuur voor de 'moleculenroute'. Zet zo snel mogelijk de noodzakelijke planologische procedures in gang, aangezien deze de belangrijkste factor vormen in de doorlooptijd van infrastructuuraanpassingen.	nu starten.	Zie aanbevelingen 4 en 5. Op initiatief van het Rijk is een onderzoek gestart naar de landelijke backbone waterstof (een waterstofverbinding van het Noordzeekanaal gebied naar Den Helder maakt hier onderdeel van uit). In de RES'en zal het aspect van inpassing op de energie-infrastructuur worden meegenomen, evenals andere provinciale belangen. Verder is vanuit de Waterstof strategie de Pilot H2 Kooyhaven een initiatief van Pitpoint, DAMEN, PoDH, Engie, TU Delft betreffende de realisatie van een aantal faciliteiten rondom de Kooyhaven in Den Helder als proeftuin voor waterstof. De provincie is van plan eenmalig te investeren in deze testomgeving. Dit is van belang om daarmee het belang van Den Helder aan te tonen en haalbaarheid van aansluiting op landelijke backbone te vergroten. Er vinden op dit moment in Noord-Holland Noord twee deel-systeemstudies plaats waarin ook nadrukkelijk wordt gekeken naar een rol voor waterstof. De ene deelstudie gaat over de Wieringermeer, dan andere over de Boekelermeer.

Specifieke aanbevelingen stedelijk gebied Noord-Holland Zuid		
8 Zet in op verzwaring/uitbreiding van het elektriciteitsnet. Sluit daarbij ook aan op de recente detailstudie van Liander en de gemeente Amsterdam, waarin geconcludeerd wordt dat er zes tot acht nieuwe hoogspanningsstations nodig zijn in Amsterdam.	nu starten.	Dit heeft geleid tot een lijst van no-regret maatregelen, die bestaat uit concrete projecten op het gebied van netuitbreidingen en aanleg en verzwaring van trafostations. Zie verder aanbeveling 3.
9 Zoek gezamenlijk naar oplossingen voor inpassing van de vraag (ook in de tijd) in het elektriciteitsnet en naar ruimtelijke inpassing van netverzwaring binnen de daarvoor geldende regels.	Nu starten.	Er is een Taskforce Netbeheer opgestart wordt gesproken over knelpunten waar inzet van provincie bevoegdheden of instrumenten op verzoek van de netbeheerders gewenst is. Meer informatie over de Taskforce zie stap 1 in de aanpak. Als provincie zetten we verschillende instrumenten in zoals het Provinciaals InpassingsPlan (PIP), MRA Verstedelijkings-strategie en NOVI-gebied NZKG.
10 Ontzie in dit gebied het elektriciteitsnet, bijvoorbeeld door samen met de netbeheerders te zoeken naar optimale ruimtelijke inpassing van zonne- en windenergie en van datacenters.	Nu starten.	Door te sturen op ruimtelijke keuzes in aanbod van energie (zon en wind) en vraag van energie (datacenters en andere grote afnemers) kan het elektriciteitsnetwerk worden ontlast. Binnen de Ressen loopt hier een discussie over. Zie verder aanbeveling 2. Daarnaast zal onderzocht worden of ruimtelijke sturing van grote energie afnemers gewenst is. Dot zal worden afgewogen met andere provinciale belangen.
11 Voer pilots uit met slim laden van elektrische auto's (aanbodafhankelijk, optie van teruglevering aan het net) en lokale energieopslag (zoals buurtbatterijen) om te bepalen in hoeverre deze helpen bij het voorkomen van knelpunten.	starten met opzetten van pilot-programma.	De sectoren Smartmobility en Beleid mobiliteit houden zich o.a. bezig met de laadinfrastructuur. Er zijn gesprekken gaande met diverse partijen om smartgrids en slimladen in de praktijk te testen.
12 Voer pilots uit om de invoering van waterstof voor zwaar en lang transport (bijv. vervoer over water, goederenvervoer, stadsreinigingsvoertuigen, regionaal OV) te stimuleren en de noodzakelijke tankinfrastructuur te faciliteren.	nu starten met opzetten van programma.	In de waterstofstrategie (zie aanbeveling 1) wordt expliciet aandacht geschonken aan waterstof voor zware mobiliteit. In de Provincie Noord-Holland vinden diverse pilots plaats op het gebied van waterstof en mobiliteit.
Specifieke aanbevelingen NZKG		
13 Regel in overleg met Liander en TenneT de benodigde verzwaring/uitbreiding van het elektriciteitsnet. Sluit daarbij aan op de recente detailstudie van Liander en de gemeente Amsterdam, waarin geconcludeerd wordt dat er 6-8 nieuwe hoogspanningsstations nodig zijn in Amsterdam, onder andere in het havengebied.	nu starten, uitvoering kan doorlopen tot na 2030.	Zie aanbeveling 8, no-regret maatregelen.
14 Gezien de toenemende behoefte aan waterstof is het wenselijk om een verkenning uit te voeren naar verdere uitbreiding van de aanlanding van wind op zee in IJmuiden (en naar mogelijke aanlanding in Den Helder). De opgave daarbij is om te zoeken naar vormen waarbij de (extra) aanlanding niet leidt tot een benodigde grootschalige verzwaring van de hoogspanningsnetten, bijvoorbeeld door te kijken naar aanlanding in de vorm van waterstof, of door conversie naar waterstof op het aanlandingspunt.	Nu starten met verkenning.	Dit maakt onderdeel uit van stap 2 Ontwerp van een hybride energiesysteem. Er lopen diverse initiatieven en projecten zie hiervoor de Waterstofstrategie. Via het programma Noordzee zetten wij ons in om de aanlanding van wind op zee te laten plaatsvinden in Den Helder (in de vorm van waterstof) en in NZKG (in de vorm van waterstof en/of elektriciteit).

15 Zet een Masterplan NZKG op om in het NZKG de realisatie van de benodigde energieinfrastructuren verder vorm te geven. Waaronder de realisatie van een CO_2-keten, waterstofketen, warmte- en stoomleidingen, en verduurzaming van de transportbrandstoffen. Zonder die proactieve inzet komt de beoogde energietransitie in het NZKG naar onze verwachting niet snel genoeg tot stand.	Nu starten met opzetten van het Masterplan, uitvoering kan doorlopen tot na 2030.	In vervolg op de Ontwikkelstrategie Energietransitie NZKG (2018) is een Regioplan Energietransitie NZKG (2020) gemaakt. Het Regioplan schetst een beeld van de stand van zaken met betrekking tot CO_2 emissie reductie van de industrie. Op landelijke niveau worden Cluster Energie Strategiën (CES) voor de industrie opgezet, die uiteindelijke worden opgenomen in de MIEK-systematiek (Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat).
16 Betrek in dat Masterplan NZKG ook de benodigde kennisontwikkeling en capaciteitsopbouw voor vergunningverlening en handhaving.		Er wordt nauw samengewerkt met de netbeheerders en kennisinstellingen en daarbij is de OD aangesloten. Capaciteitsopbouw is in gang gezet door OD IJmond/NZKG mee te laten lopen in de ontwikkelingen.

3

BIJLAGE

VOORSTEL TASKFORCE ENERGIE-INFRASTRUCTUUR

De huidige energie-infrastructuur kent een groot aantal knelpunten. De verwachting is dat door onder andere de energietransitie het aantal knelpunten zal toenemen. De provincie Noord-Holland heeft samen met de netbeheerders en het rijk het initiatief genomen om een Taskforce Energie-infrastructuur op te richten die de oplossing van deze knelpunten (de no-regretprojecten) kan bespoedigen door het gezamenlijk stellen van de juiste prioriteiten en het wegnemen van belemmeringen in planprocessen. In deze notitie worden de aanleiding, doelstellingen, opzet en samenstelling van deze Taskforce toegelicht alsook de verwachtingen van netbeheerders en het Rijk.

Aanleiding

In de afgelopen jaren zijn meerdere studies en onderzoeken uitgevoerd naar de energie-infrastructuur in Noord-Holland, zoals de Systeemstudie energie-infrastructuur Noord-Holland 2020-2050 (2019). Gebleken is dat door een toenemende vraag naar hernieuwbare energie verzwaring en uitbreiding van de energie-infrastructuur voor meerdere modaliteiten noodzakelijk is. Dit betekent een uitbreiding van het aantal transformatorstations en kabel- en leidingentracés. Deze verzwaring en uitbreiding is niet alleen vanwege de energietransitie noodzakelijk maar ook door de woningbouwopgave, circulaire economie, datacenters, mobiliteit en bedrijventerreinen.

In de Systeemstudie energie-infrastructuur worden op basis van vier verschillende scenario's (gelijk aan II3050) meerdere aanbevelingen gedaan. Deze aanbevelingen hebben geleid tot een provinciale aanpak om te komen tot een adaptieve uitvoeringsstrategie voor de energie-infrastructuur. Deze strategie is besproken met de netbeheerders en dit voorstel voor een Taskforce maakt er onderdeel van uit.

Op dit moment lopen er meerdere trajecten in Noord-Holland waar de energie-infrastructuur een nadrukkelijke rol speelt, zoals de Regionale Energiestrategieën (RES NHN en NHZ), het Cluster Energiestrategieën (CES), de Verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Amsterdam (VS MRA), de Regionale Warmteplannen en het Nationaal Programma Energiehoofdstructuur (NPEH). De VS MRA is de integrale benadering van alle ruimtelijk-economische opgaven in de MRA. Gezien de beperkte ruimte in dit gebied is een integrale afweging nodig.

De samenhang en complexiteit van deze vraagstukken vraagt om coördinatie en een regierol op de gebieden ruimtelijke ordening, economie en energietransitie. De regierol is een bestuurlijke, coördinerende, faciliterende en "zich verantwoordelijk voelende" rol. Hierbij moet gedacht worden aan het verzamelen en beschikbaar stellen van informatie, een bemiddelende rol tussen partijen of de inzet van provinciale planologische instrumenten. Afhankelijk van situatie en problematiek wordt een meer juridische regierol gekozen waarbij bijvoorbeeld een juridisch-planologische instrument als een provinciaal inpassingsplan (projectbesluit onder de Omgevingswet) wordt ingezet.

Doelen Taskforce

Het doel van de Taskforce is om knelpunten in de energie-infrastructuur binnen de provincie Noord-Holland op te lossen. Hiervoor is nadere afstemming nodig. De Taskforce richt zich niet op één opgave of gebied en behandelt de opgaven integraal.

De toegevoegde waarde van de (provinciale) overheid wordt gezien op:

- **Ruimtelijke reserveringen**: meer duidelijkheid over waar wel/niet energie-infrastructuur kan komen, zowel bovengronds als ondergronds.
- **Overzicht van beleidsprojecten die impact hebben op de netinfrastructuur**: beleid op natuur/landschap/cultuurhistorie en dergelijken kan energie-infrastructuur beïnvloeden.

- Waar **lokale overheden** er niet uitkomen door bemiddeling en/of inzetten van juridisch-planologische instrumenten.
- **Het ontwerpen van een Hybride energiesysteem**: er is regie nodig op het verkrijgen van juiste energiemix, afstemming tussen elektriciteit en andere modaliteiten, voortvloeiend uit de integrale afweging van opgaven.
- Meer **eenduidigheid creëren** in het aankoopbeleid voor grond ten behoeve van energie-infrastructuur tussen publieke organisaties.

Naast belemmeringen in het planproces zijn er ook meer operationele knelpunten en die kunnen divers en onderling gerelateerd zijn:

- **Betaalbaarheid**: vanuit het gereguleerde kader dienen de netbeheerders hun netten te realiseren en in stand te houden vanuit het principe van laagste maatschappelijke kosten. Door onder andere hoge grondprijzen en eisen aan ruimtelijke kwaliteit staat de betaalbaarheid van het net onder druk.
- **Beperkte fysieke ruimte**: vermindert de keuzevrijheid van no-regretprojecten of maakt extra maatregelen noodzakelijk. Beperkingen ontstaan bijvoorbeeld door aanwezigheid van gevoelige bestemmingen, afstand tot gebruikers van de infrastructuur of ondergrondse congestie en de contouren die infrastructuur met zich mee kunnen brengen.
- **Milieueisen**: komt voort uit beperkte ruimte en sterk verstedelijkt of juist landelijk karakter waardoor locaties vaak gelegen zijn nabij gevoelige bestemmingen wat extra eisen met zich meebrengt.
- **Maatschappelijk draagvlak**: maatschappelijke weerstand tegen komst van transformatorstations en kabels/leidingen.
- **Ruimtelijke kwaliteit**: door sterke verstedelijking steeds meer nabij verstedelijkt gebied waardoor vanuit stedenbouw en architectuur extra eisen worden gesteld.
- **Behoefte aan innovatie**: vanuit o.a. milieueisen en beperkte ruimte noodzaak voor innovatieve oplossingen. Dan kan zijn in o.a. techniek maar ook in ruimtegebruik.

Per locatie kunnen meerdere knelpunten spelen.

Opzet Taskforce

De aanpak binnen de taskforce bestaat grofweg uit twee onderdelen: wegnemen belemmeringen bij bestaande no-regretprojecten en inventariseren van de opgaven per transformatorstation.

1 **Bestaande no-regretprojecten**
Om te komen tot de juiste prioritering wordt een integrale tabel gemaakt waarin alle no-regretprojecten staan. Per no-regretproject (lees: transformatorstation en/of verbindingen) wordt naast feitelijke informatie ook inzichtelijk gemaakt welke andere opgaven binnen het verzorgingsgebied van dat station liggen. Per opgave wordt ook aangeven wat de urgentie is en wat de eerdergenoemde belemmeringen zijn. Hierna wordt gekeken op welke manier de uitvoering van het project versneld kan worden.

2 **Opgaven per transformatorstation en prioritering**
De informatie per verzorgingsgebied van een station wordt ook afgezet tegen de voorgenomen planning voor de energievraag (bedrijventerreinen, woningbouw, datacenters, etc.) en energieaanbod (bijv. zon en wind). Hierbij moet rekening gehouden worden met de wederzijdse afhankelijkheid tussen netbeheerders en overheid waarbij ook overheidsbeleid afhankelijk kan zijn van ruimte op het net. Op basis van deze interactie wordt een afweging gemaakt waar de hoogste prioriteit voor (toekomstige) ingrepen ligt en wanneer een knelpunt of belemmering optreedt. Vervolgens zal de Taskforce een voorstel doen voor een oplossing van het knelpunt.

Voordeel van deze aanpak is dat er overzicht is, meer gezamenlijk de afweging wordt gemaakt waar de prioriteiten liggen en dat het groter geheel ook meer inzicht voor het Rijk geeft om te komen tot structurele oplossingen op knelpunten (denk aan financiering vanuit specifiek fonds of aanpassing van wet en regelgeving, o.i.d.). Dit om te voorkomen dat bij iedere locatie opnieuw naar oplossingen moet worden gezocht.

Op dit moment wordt gedacht aan een aftrap waarbij op bestuurlijk niveau commitment wordt uitgesproken door de deelnemende partijen. Daarna zal een ambtelijke werkgroep de Taskforce overnemen. Eventueel kan de werkgroep voorgezeten worden door een externe voorzitter met als rol procesbegeleider. Indien de opgave

hier om vraagt is het mogelijk dat de werkgroep bestuurlijk opschaalt. Afhankelijk van de situatie, worden bestuurders van andere belanghebbende partijen uitgenodigd, bijv. gemeentes. Uitgangspunt is dat de werkgroep flexibel inspeelt op opkomende vraagstukken op korte en langere termijn.

Samenstelling

De bestuurlijke aftrapt bestaat uit:

- Gedeputeerde E&K (al dan niet aangevuld met andere gedeputeerde als op locatie of in gebied een andere thema een belangrijke rol speelt).
- Vertegenwoordiger Alliander.
- Vertegenwoordiger Tennet.
- Vertegenwoordiger Rijk om daarmee afstemming te houden met Rijksprogramma's o.a. NPEH, MIEK, PIDI en Investeringsplannen (regio en provincie gaan hier niet over maar wel moet worden toegezien dat afspraken worden nagekomen).

De ambtelijke werkgroep bestaat uit:

- Provincie, wisselend afhankelijk van opgave (bijv. beleidsmedewerker energie-infrastructuur, ruimtelijke ordening, wonen, natuur, etc.)
- Alliander, regiomanagers
- TenneT
- Afhankelijk van locatie station/verbinding sluit(en) betreffende gemeente(n) aan

Verwachtingen netbeheerders

De netbeheerders hebben aangegeven dat er veel overleg is via o.a. de RES'en, NZKG en met de gemeente Amsterdam. Daarom moet de Taskforce een toegevoegde waarde hebben naast deze trajecten. Wens is om daadwerkelijk besluiten te nemen en dat vraagt om een integrale benadering.

De netbeheerders hebben zelf overleg met het Rijk over Investeringsprogramma's en Nationaal Programma Energiehoofdstructuur. Als gevolg van o.a. de energietransitie zal de investeringsbehoefte van netbeheerder op de middellange termijn toenemen. Het financieringsvraagstuk maakt geen onderdeel uit van deze taskforce.

Daarnaast is de betaalbaarheid een belangrijk aspect. De kosten voor infrastructuur kunnen soms oplopen doordat ruimte schaars is, met name in de MRA. Doordat deze kosten vervolgens gesocialiseerd worden via de energierekening, betaalt de maatschappij hier gezamenlijk de rekening voor. Het streven is om de kosten van de energietransitie beheersbaar te houden, wat leidt tot de wens om dit op een zo efficiënt mogelijke wijze te doen.

Met het Rijk moeten afspraken worden gemaakt hoe gesprekken over investeringsprogramma's met de netbeheerders zich verhouden tot afspraken in het kader van de VS MRA, NPEH en MIEK. Momenteel zijn dit afzonderlijke trajecten terwijl juist samenhang nodig is. Om te voorkomen dat de uitvoering in gevaar komt zal er samenhang tussen de trajecten gecreëerd moeten worden.

Verwachtingen Rijk

Het Ministerie van EZK kiest voor de integrale benadering. Dat betekent dat bij de infrastructuur rekening moet worden gehouden met de belangrijkste economisch gerelateerde opgaven en niet alleen de energie-transitie. Dus ook met woningbouw, datacenters, gezonde leefomgeving, landbouw en industrie. Deze verscheidenheid aan opgaven kan voor knelpunten zorgen, om deze op te lossen is een prioritering nodig. Als gevolg hiervan zal er een volgordelijkheid van no-regretprojecten ontstaan. Als gevolg hiervan kan er een volgordelijkheid van no-regretprojecten ontstaan zoals is afgesproken in het Bestuurlijk overleg Leef-omgeving (BOL) van 8 juni jl. die is gekoppeld aan de Verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Amsterdam.

Het Ministerie van BZK kiest eveneens voor de integrale benadering en kijkt ook naar verhouding tussen de korte en de lange termijn. Voor de lange termijn gaat het daarbij om een geïntegreerd energiesysteem. In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) gaat het nadrukkelijk om het koppelen van vraag en aanbod en de vestiging van nieuwe grote energievragers nabij het hoofdnet.

HAARLEM, NOVEMBER 2020

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 IOT

Fotografie
Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging
Xerox Mediaservices

Haarlem, november 2020

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. G.M.F. Haenen

BEL/IOT

Telefoonnummer +31235144078

haeneng@noord-holland.nl

Verzenddatum

12 NOV. 2020

Kenmerk

1434025/1515518

Uw kenmerk

Betreft: Bouwstenen voor een adaptieve uitvoeringsstrategie energie-infrastructuur 2020-2024

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u deze brief (met bijlagen) ter bespreking op de B-agenda van de commissie Ruimte, Wonen en Klimaat van 23 november 2020 te plaatsen.

Wat is de reden?

In de commissiebespreking van de Actieagenda Klimaat en de Regionale Energiestrategieën is het onderwerp energie-infrastructuur ter sprake gekomen. Door middel van de bijgesloten uitvoeringsstrategie willen wij u meenemen, informeren en een overzicht geven van de voorgenomen acties.

Wat vragen wij aan de commissie?

Kennis te nemen van de Bouwstenen adaptieve uitvoeringsstrategie energie-infrastructuur 2020-2024 en deze te bespreken. Specifiek de volgende vragen:

- Voldoet deze uitvoeringsstrategie aan de ambities uit het coalitieakkoord en het Actieprogramma Klimaat?
- Welke aandachtspunten kunnen/moeten wij in het verdere traject meenemen?
- Ondersteunt de commissie de integrale benadering zoals in aanpak geschetst?
- Geven de beschreven acties invulling aan motie 104-2019 en kunnen we deze als afgedaan beschouwen?
- Hoe wil de commissie meegenomen worden in het vervolg? Bijvoorbeeld door middel van een technische briefing.

Om welk GS-besluit gaat het?

1. De 'Bouwstenen Adaptieve Uitvoeringsstrategie Energie-infrastructuur 2020-2024' vast te stellen

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 3
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

2. Provinciale Staten te informeren met bijgaande brief en te verzoeken de strategie te agenderen voor bespreking in commissie RWK.
3. Provinciale Staten te verzoeken motie 104-2019 als afgedaan te beschouwen.

Op grond waarvan wordt dit voorstel gedaan?

In het onlangs vastgestelde Actieprogramma Klimaat is een aanpak aangekondigd om knelpunten in de energie-infrastructuur op te lossen. Ook motie 104-2019 roept hiertoe op. In de Systeemstudie energie-infrastructuur Noord-Holland 2020-2050 worden aanbevelingen gedaan met betrekking tot het huidige en een toekomstig energiesysteem. In de Omgevingsvisie NH 2050 wordt de noodzaak om ruimte te reserveren voor de energie-infrastructuur onderkend. Het coalitieakkoord stelt daarnaast dat een coördinerende rol en een integrale benadering nodig is. In het voorliggende strategie worden deze onderdelen gecombineerd.

Is dit eerder behandeld in een commissie of in PS?

Nee, er is geen eerdere behandeling geweest in de commissie of in Provinciale Staten.

Wat zijn de effecten van het voorstel?

Met deze strategie neemt de provincie een coördinerende rol op zich. Voor de korte termijn wordt samen met partners naar oplossingen voor bestaande knelpunten gezocht.

Voor de lange termijn wordt er toegewerkt naar een integraal en hybride energiesysteem.

Wat zijn de financiële aspecten/risico's

Geen

Met wie is dit intern afgestemd?

Intern is deze strategie afgestemd met de collega's die werkzaam zijn op het gebied van de RES'en, warmtetransitie, Noordzeekanaalgebied en waterstof.

Hoe heeft (burger)participatie plaatsgevonden?

De strategie is tot stand gekomen in samenwerking met de netbeheerders Liander en TenneT en het Rijk.

Wanneer en hoe is over dit besluit gecommuniceerd?

Het GS besluit van 10 november 2020 is via de openbare besluitenlijst gecommuniceerd.

Wanneer evalueren wij dit besluit?

Er vindt geen aparte evaluatie plaats. De energie-infrastructuur maakt deel uit van het Actieprogramma Klimaat en de algehele provinciale aanpak Energietransitie. Via deze lijnen zal voortgang en evaluatie plaatsvinden

Wat is de link met Europa?

Er is geen directe link met Europa. Voor de financiering zal zeker ook gekeken worden naar Europa en komt terug in provinciaal programma-energie-infrastructuur.

Vervolgprocedure

Wanneer evalueren wij dit besluit?

Gekozen is voor een adaptieve aanpak enerzijds en een aanpak gericht op een afgebakende periode 2020-2024 anderzijds. Een adaptieve aanpak maakt tussentijdse bijsturing mogelijk, dit is ook noodzakelijk gezien de vele onzekerheden en de complexiteit van de opgave. De voorgestelde aanpak moet ook resulteren in een provinciaal uitvoeringsprogramma energie-infrastructuur met concrete projecten, doelen en afspraken.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

M 104 /19-11-2019

PvdA Noord-Holland

GROEN LINKS NOORD-HOLLAND

Partij voor de Dieren

Statenfractie Noord-Holland

D66

AANGENOMEN

Motie van ondersteuning: prioriteit versterking energie-infrastructuur N-H

De Provinciale Staten in vergadering bijeen op 18 november 2019

overwegende

- Dat het tegengaan van klimaatverandering hoge prioriteit heeft;
- Dat Noord-Holland heeft uitgesproken zich te committeren aan het tijdig halen van de afspraken die zijn vastgelegd in de Parijs-akkoorden;
- Dat deze afspraken onder andere betekenen dat moet worden ingezet op beperking van de uitstoot van CO2 en andere broeikasgassen;
- Dat deze afspraken voorts doelen bevatten ten aanzien van duurzame energieopwekking en gebruik;

voorts overwegende

- Dat het grootschalig opwekken van duurzame energie alleen zinvol is, als de infrastructuur om deze te transporteren naar de afnemers voldoende ruimte en bedrijfszekerheid biedt hiervoor;
- Dat uit de recent uitgevoerde Systeemstudie naar voren komt dat in Noord-Holland op tal van plaatsen knelpunten zijn die de mogelijkheden voor grootschalige opwekking en transport van duurzame energie verhinderen;
- Dat de netbeheerders het netwerk pas mogen opwaarderen, wanneer de vraag naar extra capaciteit concreet is, en dus volgend op de ontwikkeling van projecten voor de opwekking van duurzame energie;
- Dat hierdoor vertraging ontstaat in de realisatie van projecten voor de opwekken van duurzame energie;
- Dat door deze vertraging bijvoorbeeld coöperaties en ondernemers die hier energie willen steken in duurzame opwekking, ontmoedigd raken;

spreekt uit

- Dat het op orde brengen, verzwaren en door-ontwikkelen van de energie-infrastructuur een essentiële voorwaarde is voor het slagen van de energietransitie

PvdA Noord-Holland

GROEN LINKS NOORD-HOLLAND

Partij voor de Dieren
Statenfractie Noord-Holland

roept het College van GS op

- alles in het werk te stellen om samen met andere overheden en de netbeheerders de knelpunten in zowel wet- en regelgeving als fysiek, proactief op te lossen en de infrastructuur zo spoedig mogelijk op orde te brengen zodat het netwerk klaar is om de extra vraag vanuit de energietransitie aan te kunnen;
- hiertoe er bij de netbeheerders op aan te dringen om te beginnen met het verzwaren van de infrastructuur rond die gebieden in Noord-Holland die in potentie op korte termijn het meeste kunnen bijdragen aan de transitie naar duurzame energie;
- zich door PS gesteund te weten bij het voortvarend realiseren van deze doelen;

en gaat over tot de orde van de vergadering

Fractie PvdA N-H, Fractie GroenLinks NH Fractie PvdD

Van: [redacted]
Verzonden: zaterdag 7 november 2020 10:45
Aan: Statengriffie <statengriffie@provinciegroningen.nl>; Statengriffie@drentsparlement.nl; statengriffie@fryslan.nl; statengriffie@overijssel.nl; Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>; griffie@flevoland.nl
CC: Griffie <griffie@groningen.nl>; griffie@leeuwarden.nl; griffier@assen.nl; info@gemeenteraad.amsterdam.nl; raadsgriffie@zwolle.nl; griffie@emmen.nl; raadsgriffie@enschede.nl
Onderwerp: BO-MIRT en ontwikkelingen in Duitsland die ook door de regio uitgebuit kunnen worden.

Geachte leden van de Staten en gemeenteraden,

Twee belangrijke gebeurtenissen deze week met betrekking tot het internationale spoor in Duitsland. Op 3 november heeft de Duitse Raad van State in Leipzig alle bezwaren tegen de Fehmarnbelttunnel ongegrond verklaart. Maar Nederland mist nog steeds een directe snelle hoogwaardige aansluiting per spoor hierop. Daarom is de aangehouden motie van de heer Dijkstra TEN-T corridor Amsterdam - Groningen - Bremen - Hamburg van belang gedateerd 3 juli 2020. De gewijzigde Duitse ruimtelijke wetgeving per deze maand geven voldoende ruimte om het TEN-T gat tussen Amsterdam via Groningen naar Hamburg te dichten. Wat feitelijk het doortrekken van de HSL-Zuid is binnen de corridor Parijs - Amsterdam - Groningen - Bremen - Hamburg. Die daar weer op de Kopenhagen aansluit via de Fehmarnbelttunnel. Zie de bijlagen. Deze tunnel haalt 2 uur reistijd per trein eraf tussen Hamburg en Kopenhagen. Waarom ligt het gemiddelde tussen Amsterdam en Hamburg riant boven de 6 uur reistijd per trein? Dit mede ook door de vele vertragingen van de ICE op de Noord - Zuid verbindingen. Tussen Amsterdam en Hamburg moet er dus ook gewoon 3 uur van de reistijd per trein af. in vergelijking tot het huidige aanbod.

Op 5 november 2020 is ook de nieuwe Duitse wetgeving voor de investeringen en processen officieel ingegaan. De tekst hierover vindt u als pdf en bijlagen van zowel het Bundesverkerhsministerie als de Duitse Bondsdag. Tevens geef ik hier de linkjes:

- https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2020/058-scheuer-investitionsbeschleunigungsgesetz.html
  De Verkehrsausschuss des Bundestages; uw collega's in Berlijn:
- https://www.bundestag.de/verkehr#url=L2Rva3VtZW50ZS90ZXh0YXJjaGl2LzIwMjAva3c0NS1kZS1pbnZlc3RpdGlvbnNiZXNjaGxldW5pZ3VuZy04MDI0ODA=&mod=mod539180
- https://www.bundestag.de/verkehr#url=L2Rva3VtZW50ZS90ZXh0YXJjaGl2LzIwMjAva3c0NC1kZS1pbnZlc3RpdGlvbnNiZXNjaGxldW5pZ3VuZy03OTgxNzQ=&mod=mod539180
  Door deze verandering is er voor het Ministerie van I&W geen enkel excuus meer mogelijk om zich te verschuilen achter dat onderhandelen met Duitsland zogenaamd 'moeilijk' en 'complex' is. Dit wordt vaak als een argument tegen uw bestuurders gebruikt op het Ministerie van I&W. Hoe gaat u dit politiek nu aanpakken als lid van de staten of gemeenteraad aan uw colleges?

Op 3 november 2020 publiceerde het Duitse verkeersministerie ook haar conclusies van de huidige situatie op het mobiliteitssysteem. Dit zijn ook voor Nederland leerzame lessen. Hier is de
link: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2020/057-scheuer-verkehrspolitik-in-der-coronakrise.html

Hoop dat deze informatie u verder met het uitoefenen van uw werk als volksvertegenwoordiger.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

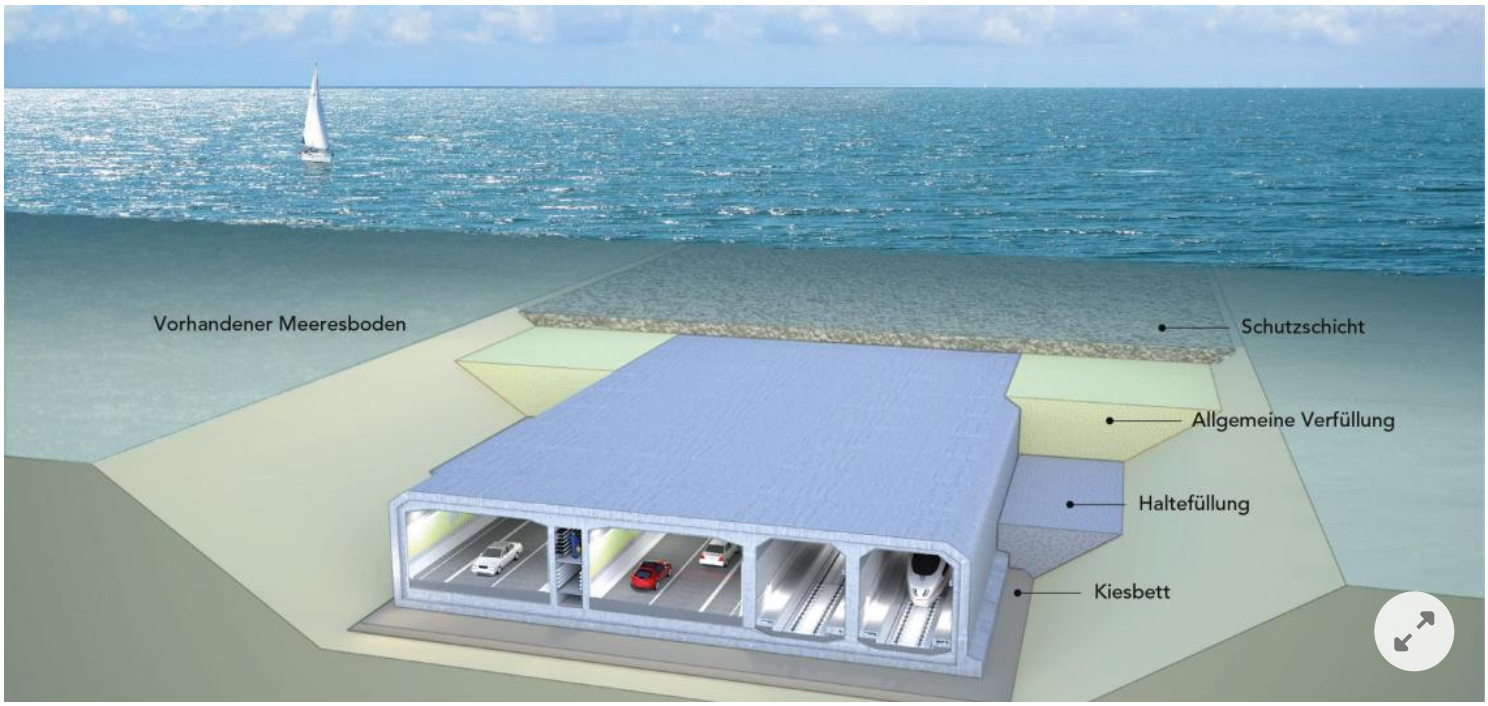
WIRTSCHAFT FEHMARNBELT

Mega-Tunnel durch die Ostsee kommt – und bringt Deutschland den Zwei-Stunden-Bonus

Stand: 04.11.2020 | Lesedauer: 5 Minuten



Von **Olaf Preuß**
Wirtschaftsreporter



Querschnitt des Absenktunnels im Meeresboden. Im Jahr 2029 könnte das Milliardenprojekt vollendet sein

Quelle: Femern A/S

Auf deutscher Seite gab es 12.600 Einwendungen, von dänischer Seite kamen 43: Doch nun darf der Fehmarnbelttunnel gebaut werden. Die Reisezeit von Hamburg nach Kopenhagen wird sich fast halbieren. Naturschützer erreichen nur einen Mini-Erfolg.

Am Ende ging alles ganz schnell: Der Fehmarnbelttunnel (https://femern.com/de) zwischen der dänischen Insel Lolland und der deutschen Insel Fehmarn darf gebaut werden, entschied das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig. Sechs der neun vorliegenden Klagen wiesen die Richter des 9. Senats am höchsten deutschen Verwaltungsgericht ohne Auflagen ab, drei weitere Klagen waren außergerichtlich beigelegt worden.

Das Großprojekt wurde durch den Gerichtsprozess – für deutsche Verhältnisse überraschend – nicht lange aufgehalten. Das Verfahren dauerte seit Ende September weniger als acht Wochen.

Zum Vergleich: Die Verfahren zur Elbvertiefung zogen sich von 2012 bis 2020 rund acht Jahre lang hin.

„Wir haben jetzt Baurecht. Das ist ein bedeutender Tag für das transeuropäische Verkehrsprojekt der Festen Fehmarnbeltquerung“, sagte Schleswig-Holsteins Wirtschafts- und Verkehrsminister Bernd Buchholz (FDP) in Kiel. „Infrastrukturprojekte dieser Größenordnung können in Deutschland durchaus funktionieren. Dieses Urteil wird Einfluss auf viele weitere Planfeststellungsverfahren haben.“

Dänemark finanziert allein

Das Planfeststellungsverfahren sowie das nachfolgende Verfahren am Bundesverwaltungsgericht verliefen mit insgesamt sieben Jahren Dauer fast schon rasant. Deutschland brauche aber weiterhin „Anstrengungen zur Planungsbeschleunigung“, wenn man solche Großprojekte in Jahren vorantreiben wolle und nicht in Jahrzehnten, sagte Buchholz. Auf deutscher Seite gab es 12.600 Einwendungen, die für den Planfeststellungsbeschluss zum Fehmarnbelttunnel bearbeitet worden waren, von dänischer Seite kamen 43 Einwendungen.

Eines der wichtigsten grenzüberschreitenden Verkehrsprojekte in der Europäischen Union kann nun realisiert werden, nach insgesamt mehr als 20 Jahren Vorlaufzeit, Planungen, Revisionen, politischer Debatten und schließlich gerichtlicher Klagen. Die staatliche dänische Gesellschaft Femern A/S wird den rund 18 Kilometer langen Absenktunnel durch die Ostsee finanzieren, bauen und betreiben.

Dafür graben Bauunternehmen eine Rinne in den Meeresgrund, in die vorgefertigte Betontunnelelemente versenkt werden. Femern A/S baut dafür in Rødbyhavn eine eigene Fabrik samt Hafen. Voraussichtlich im Jahr 2029 kann der Tunnel aus heutiger Sicht in Betrieb gehen. Neu geschaffen werden dafür auch schnelle Bahn- und Straßenverbindungen in Deutschland und Dänemark. Die Reisezeit von Hamburg nach Kopenhagen per ICE soll dadurch um rund zwei Stunden auf zweieinhalb Stunden sinken. Für den künftigen Güterverkehr bedeutet der Fehmarnbelttunnel eine Abkürzung von 160 Kilometern im Vergleich zur heute üblichen Strecke.

„Wir freuen uns, dass mit der heutigen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts Klarheit über den deutschen Teil des Fehmarnbelttunnels besteht: Das ist ein historischer Meilenstein“, sagte am Dienstag Claus F. Baunkjaer, der Vorstandsvorsitzende von Femern A/S. „Der Bau auf dänischer Seite ist bereits in vollem Gange, auch auf deutscher Seite kann es nun losgehen. Wir möchten uns bei all unseren deutschen und dänischen Partnern für ihren Einsatz bedanken.“

Die ersten Planungen für eine feste Fehmarnbeltquerung reichen bis in die 90er-Jahre zurück, damals noch für eine Brücke. Später wurde ein Tunnel geplant. 2008 schlossen Dänemark und Deutschland einen Staatsvertrag für den Bau des Tunnels und seiner jeweiligen Inlandsanbindungen. Dänemark finanziert den nach aktuellem Stand rund 7,5 Milliarden Euro teuren Tunnel allein, inklusive einer Förderung durch die Europäische Union. Die Kosten sollen durch Mauteinnahmen refinanziert werden. Das dänische Parlament, das Folketing, hatte dafür 2015 ein Baugesetz erlassen.

Die Inlandsanbindung auf deutscher Seite, speziell die geplante neue Bahnstrecke zwischen Puttgarden und Lübeck, wird nach aktuellem Stand rund 3,5 Milliarden Euro kosten. Hinzu kommen übergesetzliche Ausgaben für den Lärmschutz an der Bahntrasse in Ostholstein. Sie sind Bedingung für die Zustimmung der Städte entlang der Strecke zum Planfeststellungsbeschluss.

Gegenstand der Klagen war die Anbindung des Tunnels auf deutscher Seite. Geklagt hatten unter anderem ein Aktionsbündnis (https://beltquerung.info/) gegen den Tunnelbau, die Umweltorganisation Nabu sowie die Stadt Fehmarn und die Reederei Scandlines, Betreiber der Fährlinie zwischen Puttgarden auf Fehmarn und Rødbyhavn auf Lolland. Die Bundesverwaltungsrichter bestätigten der zuständigen Planungsbehörde in Schleswig-Holstein fehlerfreie Arbeit in allen Aspekten bei dem 1346 Seiten umfassenden Planfeststellungsbeschluss.

Nabu reagiert enttäuscht

Ein großer Streitpunkt war der Bedarf für den Tunnel, den die Kläger vehement angezweifelt hatten. „Der Verkehrsbedarf für die Feste Fehmarnbeltquerung ist gesetzlich festgestellt. Die Bedarfsfeststellung ergibt sich aus dem deutschen Zustimmungsgesetz zu dem Staatsvertrag.

Daran ist das Bundesverwaltungsgericht gebunden“, sagte der Vorsitzende Richter Wolfgang Bier. „Die EU-Kommission zählt die Fehmarnbeltquerung unverändert zu den fünf wichtigsten grenzüberschreitenden Projekten des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Die mit der Verwirklichung des Projekts verbundene Verkürzung der Fahrzeit zwischen Hamburg und Kopenhagen wird absehbar zu einer Verlagerung von Verkehren führen, die derzeit mit einem erheblichen Umweg über den Großen Belt abgewickelt werden.“

Das erwartete Aufkommen an Fahrzeugen bleibe zwar unterhalb der durchschnittlichen Auslastung deutscher Autobahnen, sagte Bier: „Davon mussten die Vertragsstaaten aber den Bedarf für eine Anbindung der wesentlich dünner besiedelten und an der Peripherie Europas gelegenen skandinavischen Staaten an das kontinentaleuropäische Verkehrsnetz nicht abhängig machen.“

Enttäuscht von dem Urteil ist die Umweltorganisation Nabu (/regionales/hamburg/article218132058/Hamburger-Nabu-Chef-Manchmal-muss-man-auch-konfrontativ-sein.html). „Das hätte ich in dieser Deutlichkeit nicht erwartet“, sagte der Hamburger Landesvorsitzende Malte Siegert WELT, der selbst seit fast 20 Jahren gegen das Projekt einer Festen Fehmarnbeltquerung kämpft. Allerdings habe man erreicht, dass das Land Schleswig-Holstein ein zusätzliches Naturschutzverfahren einleiten werde, um neu entdeckte Riffe entlang der Trasse besser zu schützen oder sie durch andere Flächen auszugleichen. Das Gericht hatte dies als außergerichtliche Maßnahme eingestuft. „Von dieser Konstruktion sind wir überrascht“, sagte Siegert, „aber ohne unsere Klage hätte es diesen zusätzlichen Schutz nicht gegeben.“

Hamburger Hafen profitiert

Hoch erfreut über das Urteil ist die Wirtschaft in Norddeutschland: „Das heutige Urteil des Bundesverwaltungsgerichts ist ein gutes Urteil für die nordeuropäische Wirtschafts- und Verkehrspolitik“, sagte Hamburgs Wirtschaftssenator Michael Westhagemann (parteilos) WELT. „Der Fehmarnbelttunnel stärkt die Nord-Süd-Achse zwischen Skandinavien und Nord- und Mitteleuropa und so auch für die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Dänemark.“ Für die Hinterlandanbindungen des Hamburger Hafens (/regionales/hamburg/article218716418/Hamburgs-Hafen-koennte-glimpflich-durch-dieses-

Krisenjahr-kommen.html) habe die neue Verbindung auf der Schiene „eine hohe Bedeutung“, sie mache den Gütertransport wesentlich effizienter.

Auch die Handelskammer Hamburg begrüßte das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts. „Der Bau der Festen Fehmarnbeltquerung ist für den Wirtschaftsstandort Hamburg von überragender Bedeutung. Dadurch besteht die einmalige Chance, dass die beiden Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen zusammenwachsen und Hamburg zur südlichsten Stadt Skandinaviens wird“, sagte Willem van der Schalk, Vizepräses der Handelskammer Hamburg. Für eine enge Kooperation mit den nördlichen Nachbarn seien gut ausgebaute Schienen- und Straßenanbindungen unabdingbar.

Die WELT als ePaper: Die vollständige Ausgabe steht Ihnen bereits am Vorabend zur Verfügung – so sind Sie immer hochaktuell informiert. Weitere Informationen: http://epaper.welt.de

Der Kurz-Link dieses Artikels lautet: https://www.welt.de/219285814

dk

Denmark's news in English

Germany gives green light to world's longest rail and road tunnel to Denmark

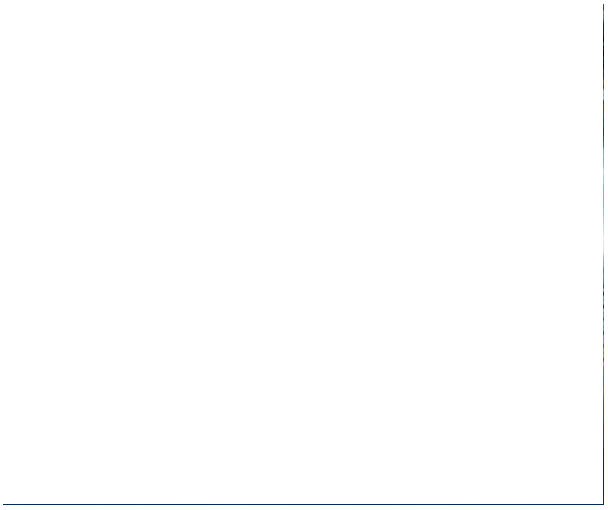


A visualisation of the planned Fehmarn Belt tunnel between Germany and Denmark with the tunnel entrance on the Danish side at Rodbyhavn. Photo: DPA

AFP
news@thelocal.de
@thelocalgermany

3 November 2020 | 16:28 CET+01:00

Privacy



The 18-kilometre submerged Fehmarn Belt Fixed Link is due to open in 2029 but has been beset by legal battles from conservationists and ferry companies.

German regulatory approval is "a historic milestone", said the project's chief executive Claus Baunkjaer.

The tunnel will be one of Europe's largest infrastructure projects, crossing the Baltic Sea between the ports of Puttgarden in Germany and Rodby on the Danish island of Lolland, reducing road journey times to 10 minutes from an hour-long ferry ride.

It is expected to cost 52.6 Danish kroner (€7.1 billion), with the four-lane, twin railway tunnel section built and paid for by Denmark alongside EU funding, linking Hamburg and Copenhagen in two and a half hours by train.

Privacy

While Denmark has already begun building work on the project, work on the German side was halted by legal obstacles.

Environmentalists raised concerns over the environmental impact, especially on reefs and porpoises.

Unlike other underwater tunnels, such as the Channel Tunnel under the English Channel, the Germany-Denmark tunnel will not lie under the seabed.

Instead the tunnel is to use hollow concrete sections that are to be submerged and placed in a trench dug into the Baltic Sea floor.

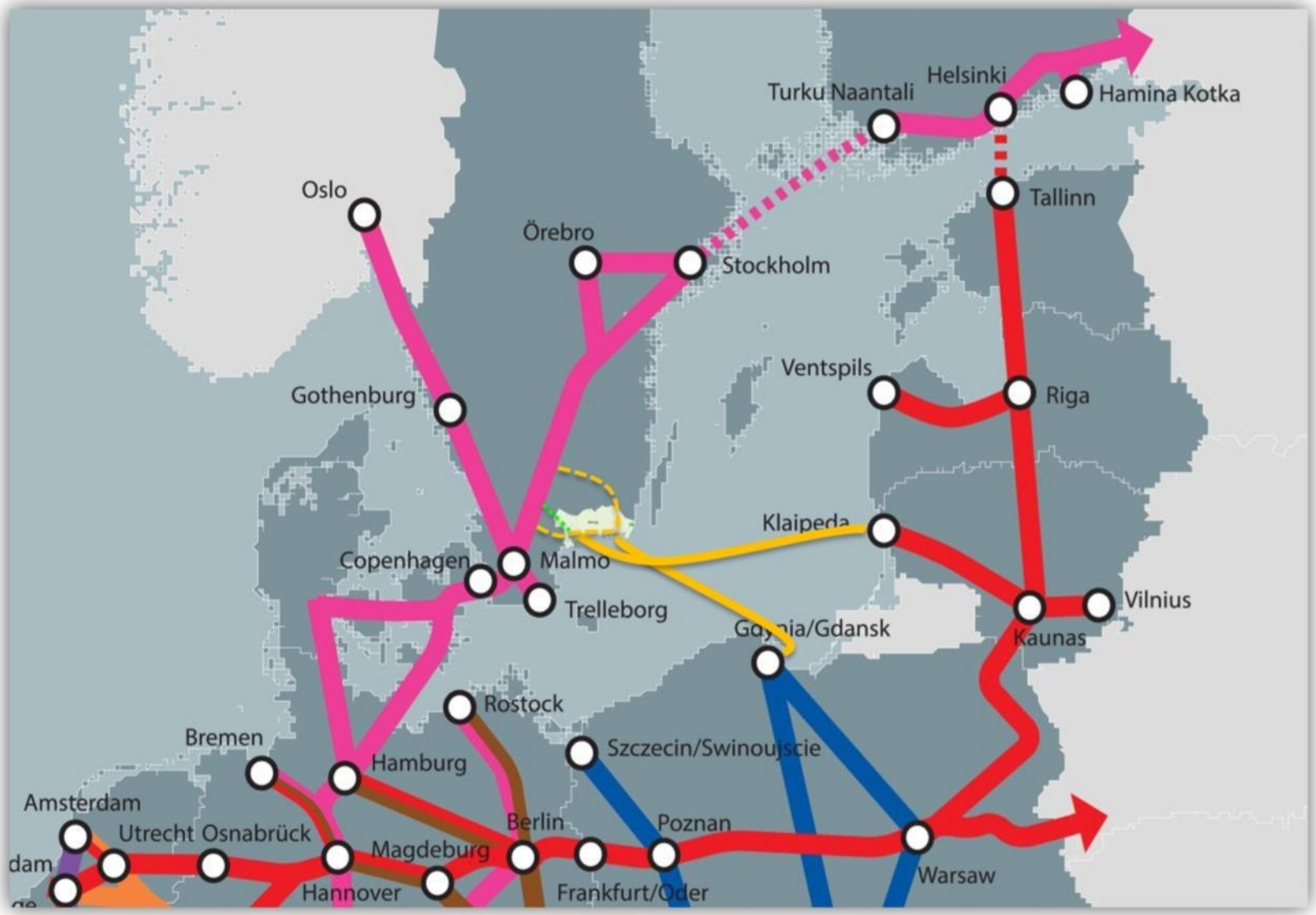
Ferry firms facing vastly reduced trade also took a dim view of the competition from road and high-speed rail.

However, the federal administrative court in Leipzig rejected their arguments.

The Luxembourg-based European Court of Justice is still mulling other complaints related to the project.

READ ALSO: **Germany and Denmark to link with massive bridge across strait**

Privacy


Helsinki
Turku Naantali
Hamina Kotka
Oslo
Tallinn
Örebro
Stockholm
Ventspils
Riga
Gothenburg
Klaipeda
Copenhagen
Malmo
Trelleborg
Vilnius
Kaunas
Rostock
Bremen
Hamburg
Szczecin/Swinoujscie
Amsterdam
Utrecht
Osnabrück
Berlin
Poznan
Magdeburg
Warsaw
Hannover
Frankfurt/Oder



Rail Freight Corridors in Germany

- 1 Rhine - Alpine
- 3 Scandinavian-Mediterranean
- 8 North Sea-Baltic
- 4 Atlantic
- 7 Orient / East-Med
- 9 Rhine - Danube

1) According to Reg. (EU) No. 913/2010/EU and Reg. (EU
2) Entry into operation outside Germany already in 2013

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

PRESSEMITTEILUNG 058/2020

Schneller bauen - für eine starke Wirtschaft und klimafreundliche Mobilität



Dieses Foto ist vor Corona entstanden.
Quelle: BMVI

Der Bundestag hat heute dem Investitionsbeschleunigungsgesetz zugestimmt. Mit den neuen Regelungen verstärkt das BMVI seine Maßnahmen für schnelleres Planen und Bauen in Deutschland.

Bundesverkehrsminister **Andreas Scheuer**:

> *„Wir wollen schneller bauen – für eine starke Wirtschaft und klimafreundliche Mobilität. An der Schiene wollen wir einfacher elektrifizieren und digitalisieren, Bahnsteige barrierefrei machen oder Schallschutzwände errichten. Wir beschleunigen Genehmigungen, verkürzen Gerichtsverfahren, sorgen für schnelleres Baurecht und entschlacken die Verfahren. Damit nehmen wir alles in den Blick, wo es bislang klemmt.“*

Schneller Bauen an der Schiene

- Für bestimmte Baumaßnahmen an der Schiene soll künftig keine Genehmigung durch ein Planfeststellungsverfahren mehr notwendig sein. Dazu gehören:
  - die Elektrifizierung von Bahnstrecken,
  - die Ausstattung mit digitaler Signal- und Sicherungstechnik,
  - der barrierefreie Umbau, die Erhöhung oder Verlängerung von Bahnsteigen,

    - die Errichtung von Schallschutzwänden zur Lärmsanierung.

- Umweltprüfungen in diesen Fällen werden erleichtert, etwa durch eine Vorprüfung, durch die teilweise die nachfolgenden Prüfungen entfallen können.
- Auch für Vorhaben des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sind entsprechende Genehmigungserleichterungen vorgesehen.

Kürzere Verwaltungsgerichtsverfahren

- In erster Instanz sollen künftig Oberverwaltungsgerichte oder Verwaltungsgerichtshöfe zuständig sein, z.B. für Landesstraßen, Hafenprojekte oder Windräder.
- Das spart eine Instanz und verkürzt die Zeit der Verfahren.
- Um Personalknappheit an den Gerichten zu begegnen, sollen Richter flexibler eingesetzt und Kompetenzen in Gerichten gebündelt werden können.

Sofortiger Vollzug von Baurecht

- Für überregional wichtige Infrastrukturprojekte - wie Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan oder dem Mobilfunkausbau - wird gesetzlich ein Sofortvollzug angeordnet.
- Das heißt: Nach Genehmigung durch die zuständige Behörde kann sofort gebaut werden. Die aufschiebende Wirkung von Widersprüchen oder Anfechtungsklagen entfällt in diesen Fällen. Der Weg des einstweiligen Rechtsschutzes im Eilverfahren bleibt erhalten.

Schnellere Prüfung der Raumverträglichkeit

- Infrastrukturprojekte werden in Deutschland in der Regel in einem zweistufigen Prozess zugelassen:

    1. Raumordnungsverfahren: zur Prüfung der (über)regionalen Auswirkungen eines Projektes.

    2. Planfeststellungsverfahren: zur Erteilung des Baurechts.

- Um Doppelarbeiten zu vermeiden, kann künftig auf ein Raumordnungsverfahren verzichtet werden, wenn keine entsprechenden Konflikte zu erwarten sind. Darüber hinaus wird das Verfahren - z.B. durch Online-Veröffentlichungen - stärker digitalisiert.

In dieser Legislaturperiode sind bereits mehrere Neuregelungen zur Planungsbeschleunigung in Kraft getreten.

Demnach kann der Deutsche Bundestag per Gesetz wichtige umweltfreundliche Schienen- und Wasserstraßenprojekte genehmigen, wodurch die Akzeptanz bei Bürgerinnen und Bürgern steigt. Verfahren bei Ersatzneubauten wurden verschlankt. Wenn z.B. Brücken ersetzt werden, entfällt ein neues Genehmigungsverfahren. Zudem wurden Kommunen bei der Beseitigung von Bahnübergängen entlastet, damit diese schneller gebaut werden können.

© 2020 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Deutscher Bundestag

Berichterstattung aus Ausschuss und Plenum

Abgesetzt: Abstimmung über Beschleunigung von Verkehrsinvestitionen

Von der Tagesordnung am Donnerstag, 29. Oktober 2020, abgesetzt hat der Bundestag die halbstündige abschließende Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung „zur **Beschleunigung von Investitionen**“ (19/22139, 19/22778, 19/23054 Nr. 6). Abgestimmt werden sollte ursprünglich auch über den Gesetzentwurf der FDP „zur Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren von Verkehrsprojekten“ (19/22106) sowie über den Antrag der AfD-Fraktion mit dem Titel „Investitionsoffensive im Infrastrukturbereich – Das Investitionsbeschleunigungsgesetz sinnvoll ergänzen“ (19/23131).

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Mit dem Regelungsvorhaben sollen Beschlüsse des Koalitionsausschusses vom 8. März 2020 zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren in den Bereichen Verkehr und digitale Infrastruktur in Teilen umgesetzt werden. Die Änderungen haben unter anderem den beschleunigten Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zum Ziel.

Das sogenannte Investitionsbeschleunigungsgesetz umfasst dabei Änderungen der Gerichtsverfahren, der umweltrechtlichen sowie allgemeinen Verwaltungsverfahren einschließlich des Raumordnungsverfahrens beim Ausbau der Infrastruktur.

Gesetzentwurf der FDP

Mit dem Gesetzentwurf der Liberalen (19/22106) soll ein bisher fehlendes Maßnahmengesetz für die Bundesfernstraßen nachgeholt werden. Der Bundestag soll sich demnach zum Vorhabenträger und Verantwortlichen für die Durchführung von Genehmigungsverfahren für Straßenverkehrsprojekte von nationaler Bedeutung machen können.

Er soll ferner über ein Dispensrecht im Einzelfall von geltenden Vorschriften abweichen können, um dadurch unbegrenzte Alternativuntersuchungen entbehrlich zu machen und Verfahren tatsächlich zu beschleunigen. Er könne somit in klar definierten Einzelfällen Baurecht per Gesetz schaffen, so die Fraktion.

Antrag der AfD

Die AfD-Fraktion verlangt in ihrem Antrag (19/23131) eine Investitionsoffensive im Infrastrukturbereich, die eine Beschleunigungswirkung „nicht ausschließlich zum Vorteil von Schienen und Wasserstraßenprojekten erreicht, sondern gleichermaßen für Straßenbau- und Flughafeninfrastrukturprojekte erzielt“. Von der Bundesregierung wird daher ein Gesetzentwurf gefordert, der unter anderem – entsprechend dem Vorschlag einer EU-Verordnung – die Erarbeitung der Planungsgrundlagen auf 24 Monate verkürzt.

Zudem müsse mit dem Entwurf die Möglichkeiten der Digitalisierung von Planungs- und Genehmigungsprozessen umgesetzt werden. Die AfD verlangt außerdem eine Priorisierung der Planungskapazitäten pro Verkehrsträger „entsprechend dem Kosten-Nutzen-Verhältnis der Projekte“. Die Umsetzung von Infrastrukturprojekten müsse „unideologisch und primär nach dem Kriterium des vorteilhaftesten Kosten-Nutzen-Verhältnis“ erfolgen, heißt es in dem Antrag. (hau/27.10.2020)

Ausdruck aus dem Internet-Angebot des Deutschen Bundestages
https://www.bundestag.de/verkehr
Stand: 06.11.2020

Deutscher Bundestag

Berichterstattung aus Ausschuss und Plenum

Abgesetzt: Abstimmung über Beschleunigung von Verkehrsinvestitionen

Von der Tagesordnung am Donnerstag, 29. Oktober 2020, abgesetzt hat der Bundestag die halbstündige abschließende Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung „zur **Beschleunigung von Investitionen**“ (19/22139, 19/22778, 19/23054 Nr. 6). Abgestimmt werden sollte ursprünglich auch über den Gesetzentwurf der FDP „zur Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren von Verkehrsprojekten“ (19/22106) sowie über den Antrag der AfD-Fraktion mit dem Titel „Investitionsoffensive im Infrastrukturbereich – Das Investitionsbeschleunigungsgesetz sinnvoll ergänzen“ (19/23131).

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Mit dem Regelungsvorhaben sollen Beschlüsse des Koalitionsausschusses vom 8. März 2020 zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren in den Bereichen Verkehr und digitale Infrastruktur in Teilen umgesetzt werden. Die Änderungen haben unter anderem den beschleunigten Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zum Ziel.

Das sogenannte Investitionsbeschleunigungsgesetz umfasst dabei Änderungen der Gerichtsverfahren, der umweltrechtlichen sowie allgemeinen Verwaltungsverfahren einschließlich des Raumordnungsverfahrens beim Ausbau der Infrastruktur.

Gesetzentwurf der FDP

Mit dem Gesetzentwurf der Liberalen (19/22106) soll ein bisher fehlendes Maßnahmengesetz für die Bundesfernstraßen nachgeholt werden. Der Bundestag soll sich demnach zum Vorhabenträger und Verantwortlichen für die Durchführung von Genehmigungsverfahren für Straßenverkehrsprojekte von nationaler Bedeutung machen können.

Er soll ferner über ein Dispensrecht im Einzelfall von geltenden Vorschriften abweichen können, um dadurch unbegrenzte Alternativuntersuchungen entbehrlich zu machen und Verfahren tatsächlich zu beschleunigen. Er könne somit in klar definierten Einzelfällen Baurecht per Gesetz schaffen, so die Fraktion.

Antrag der AfD

Die AfD-Fraktion verlangt in ihrem Antrag (19/23131) eine Investitionsoffensive im Infrastrukturbereich, die eine Beschleunigungswirkung „nicht ausschließlich zum Vorteil von Schienen und Wasserstraßenprojekten erreicht, sondern gleichermaßen für Straßenbau- und Flughafeninfrastrukturprojekte erzielt“. Von der Bundesregierung wird daher ein Gesetzentwurf gefordert, der unter anderem – entsprechend dem Vorschlag einer EU-Verordnung – die Erarbeitung der Planungsgrundlagen auf 24 Monate verkürzt.

Zudem müsse mit dem Entwurf die Möglichkeiten der Digitalisierung von Planungs- und Genehmigungsprozessen umgesetzt werden. Die AfD verlangt außerdem eine Priorisierung der Planungskapazitäten pro Verkehrsträger „entsprechend dem Kosten-Nutzen-Verhältnis der Projekte“. Die Umsetzung von Infrastrukturprojekten müsse „unideologisch und primär nach dem Kriterium des vorteilhaftesten Kosten-Nutzen-Verhältnis“ erfolgen, heißt es in dem Antrag. (hau/27.10.2020)

Ausdruck aus dem Internet-Angebot des Deutschen Bundestages
https://www.bundestag.de/verkehr
Stand: 06.11.2020

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Folgerungen für die zukünftige Verkehrspolitik nach den Erfahrungen und dem Umgang mit der COVID-19-Pandemie

Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Nr. 2/Jahr 2020

Folgerungen für die zukünftige Verkehrspolitik nach den Erfahrungen und dem Umgang mit der COVID-19-Pandemie

Gutachten des Wissenschaftlichen Beirats
beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

September 2020

Inhaltsverzeichnis

1	**Einleitung**	**4**
2	**Politische Entscheidungen im Pandemiefall und Auswirkungen auf den Verkehr**	**6**
3	**Nachfrage im Personenverkehr**	**8**
4	**Angebot im öffentlichen Personenverkehr**	**11**
5	**Güterverkehr und Logistik**	**13**
6	**Wettbewerbsverhältnisse im Verkehr**	**15**
7	**Ausblick: Krisen-Resilienz im Verkehrssektor**	**16**
Mitglieder des Wissenschaftlichen Beirats		**19**

1 Einleitung

Die COVID-19-Pandemie mit den gesundheits- und gesellschaftspolitischen Reaktionen führt der Gesellschaft ihre Anfälligkeit, aber auch ihre Reaktionsfähigkeit vor Augen. Die Auswirkungen sind überall in der Gesellschaft zu spüren, auch im Verkehr. Die verkehrliche Seite der „Corona-Krise“ hat viele Facetten: Die öffentlichen Verkehrsmittel sind stark betroffen, weil sie zeitweise nicht oder nur sehr eingeschränkt nutzbar waren und weil ihre Nachfrage stark rückläufig war und in Teilen noch ist. Im Nahverkehr brach die Nachfrage ein, als Arbeits- und Ausbildungsplätze geschlossen und Hygieneregeln vorgeschrieben wurden. Auf viele Fernreisen wurde wegen Reisewarnungen, Reiseverboten oder Hygieneregeln im Zusammenhang mit möglichen Infektionen verzichtet. Im Pkw-Verkehr waren die Rückgänge geringer und sind in der Zwischenzeit fast wieder ausgeglichen. Im Radverkehr gab es Zuwächse bei Freizeitaktivitäten. Im internationalen Reiseverkehr kam es zeitweise zu Grenzschließungen und kommt es inzwischen zu Quarantäne- oder Testpflichten, welche die Nachfrage ebenfalls drücken. Auch der Güterverkehr mit seiner internationalen Ausrichtung ist von internationalen Beschränkungen stark betroffen. Zudem schränken die Hygieneregeln die Effizienz der Produktionsprozesse in Logistikzentren, Terminals und an den Rampen von Versendern und Empfängern ein. Diese Veränderungen haben entsprechende Auswirkungen auf die Verkehrsunternehmen. Während kommunale Nahverkehrsanbieter am ehesten mit öffentlicher finanzieller Unterstützung rechnen können, sind viele private Anbieter mit zunehmender Dauer der Krise in ihrer Existenz gefährdet.

In dieser Kurzstellungnahme richtet der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur den Blick auf die langfristigen Auswirkungen der Krise auf den Verkehr und auf die möglichen Konsequenzen für die Verkehrspolitik. Im Vordergrund stehen also nicht die akuten Auswirkungen und das aktuelle Krisenmanagement. In langfristiger Perspektive stellen sich folgende Fragen:

- Wie werden die neuartigen Erfahrungen der Bevölkerung, die sie durch die Pandemie und die wegen der Pandemie ergriffe-

nen Maßnahmen machte, ihr zukünftiges Mobilitätsverhalten beeinflussen?

- Wie wirken sich kriseninduzierte Maßnahmen auf den Verkehrssektor aus und wie können Kosten und Nutzen abgewogen werden?
- Wie haben sich die während der Pandemie ergriffenen Maßnahmen auf die privaten und öffentlichen Verkehrsanbieter des Personen- und Güterverkehrs und ihre Strategien ausgewirkt bzw. werden sich weiterhin auswirken?
- Sind verkehrspolitische Ziele im Lichte der langfristigen Auswirkungen der Pandemie anzupassen?
- Welche verkehrspolitischen Maßnahmen sind zu ergreifen, um die „neuen“ verkehrspolitischen Zielstellungen zu erreichen?
- Welche Lehren können aus dieser Krise und deren Krisenpolitik für zukünftige Krisenfälle auch ganz anderer Art gezogen werden?

Der Wissenschaftliche Beirat betont die Notwendigkeit, entsprechende wissenschaftliche Untersuchungen zu initiieren. Die Forschung sollte in verkehrspolitische Empfehlungen oder Optionen münden, bis hin zur Entwicklung konkreter Maßnahmen oder Werkzeuge.

In dieser Kurzstellungnahme können die genannten Fragen nicht in Vollständigkeit adressiert oder gar abgearbeitet werden. Vielmehr werden schlaglichtartig einige Themenbereiche angesprochen, die aus der Sicht des Wissenschaftlichen Beirats als verkehrspolitisch besonders wichtig erscheinen. Mit der Formulierung von Forschungs- und Entwicklungsfragen werden zugleich Hinweise auf einen möglichen konkreten verkehrspolitischen Handlungsbedarf gegeben.

2 Politische Entscheidungen im Pandemiefall und Auswirkungen auf den Verkehr

Eine Vielzahl der verabschiedeten politischen Maßnahmen im Verlauf der COVID-19-Pandemie wirken sich stark auf den Verkehrssektor aus. Über die allermeisten Maßnahmen wurden aber nicht vom BMVI, sondern von anderen Ministerien, von Landesregierungen und von Kommunen entschieden. Deshalb stellt sich grundsätzlich die Frage, ob die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf den Verkehrssektor vor ihrer Inkraftsetzung hinreichend untersucht und mit anderen verkehrspolitischen Zielstellungen abgewogen wurden. Es ist auch nicht erkennbar, dass eine adäquate, auf den Verkehrsbereich abgestellte Abwägung von politischen Maßnahmen gemessen am jeweiligen Stadium der Krise stattgefunden hat.

In der politischen Kommunikation wurden insbesondere die Lkw-Fahrer als „Helden der Logistik“ dargestellt, dies im Lichte der Erkenntnis, dass insbesondere der Güterverkehr als „systemrelevant“ galt. Es stellt sich daher die Frage, ob in verschiedenen Stadien der Krise gemessen am Anspruch der Systemrelevanz auch jeweils geeignete Schutzmaßnahmen für den Güterverkehr ergriffen wurden. Für den Personenverkehr gab es wenig explizite Diskussion über „systemrelevante“ Verkehre, gleichwohl entsteht auch hier Entscheidungsbedarf, z.B. über Privilegien für Beschäftigte im Ver- und Entsorgungsbereich. Demnach eröffnet sich ein Forschungsfeld „Governance und Krisenmanagement“ für künftige Pandemiefälle ebenso wie für den Fortgang des aktuellen Krisenmanagements. Dazu gehört zugespitzt auch die Frage, welche Verkehre in welchem Krisenstadium mit welchen Maßnahmen noch aufrecht zu erhalten sind, und zwar im Zusammenspiel von privaten und öffentlich-rechtlichen Akteuren bei Transportketten im Personen- und im Güterverkehr sowie unter Berücksichtigung der Substitutionsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsträgern.

Zu den politischen Reaktionen auf europäischer Ebene gehörten auch Grenzschließungen, die in den Monaten März / April ebenso umfassend wie international unkoordiniert vorgenommen wurden. Für zukünftige Pandemien wäre im europäischen Rahmen ein Mechanismus zielführender, der nach einheitlichen Regeln bei zwingendem Erfordernis regionale Bewegungsbeschränkungen zulässt und zudem zwischen Personenver-

kehr und Güterverkehr differenziert. Damit könnte räumlich genauer auf die Infektionssituation reagiert werden. Auf die Etablierung eines solchen Mechanismus sollte politisch hingearbeitet werden.

3 Nachfrage im Personenverkehr

In der aktuellen Krise hat sich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung geändert. Einige Veränderungen entsprechen den verkehrspolitischen Zielen der Umweltverträglichkeit und der Verkehrsentlastung der Städte (z.B. verstärkte Nutzung des Fahrrads), andere laufen diesen Zielen zuwider (z.B. verstärkte Nutzung des Pkw anstelle öffentlicher Verkehrsmittel).

Die beobachtbaren kurzfristigen **Veränderungen des Mobilitätsverhaltens** sind primär auf den Wegfall von Wegen (Ausgangsbeschränkungen, Schließung von Betrieben und Einrichtungen, mobile Arbeit und auch Reisewarnungen), die Angst vor Ansteckung sowie den zeitweisen Wegfall von Mobilitätsangeboten zurückzuführen. Stellenweise wurden kurzfristig infrastrukturelle Maßnahmen als Reaktion auf oder zur Unterstützung von Verhaltensänderungen umgesetzt, z.B. die Ausweisung zusätzlicher Radfahrstreifen.

Durch eine Verstetigung der kurzfristigen Verhaltensanpassungen können sich langfristige Veränderungen des Mobilitätsverhaltens ergeben. Welche Änderungen in welchem Umfang verstetigt werden, kann durch verkehrspolitische Interventionen beeinflusst werden. Dazu müssen die Hintergründe der Änderungen möglichst gut verstanden werden. Insbesondere muss analysiert werden, wie aktuell geltende und weitere vorstellbare krisenbezogene Maßnahmen mittel- und langfristig auf die Personenverkehrsnachfrage wirken, und zwar differenziert nach den Verkehrsträgern.

Die detaillierte **Erfassung und Analyse des Mobilitätsverhaltens** während der COVID-19-Pandemie ermöglicht eine sozial differenzierte Quantifizierung der Auswirkungen von konkreten verkehrsrelevanten Maßnahmen und damit eine Abwägung von Kosten und Nutzen. Zu den Auswirkungen gehören auch Veränderungen im Unfallgeschehen und bei Emissionen sowie im weiteren Sinn Gesundheitswirkungen durch veränderte körperliche Bewegung.

Die quantitativen Änderungen werden beim motorisierten Verkehr in der Regel flächendeckend gut erfasst sowohl durch **Dauerzählstellen** der Infrastrukturbetreiber als auch durch Floating-Car-Daten kommerzieller Anbieter wie Inrix oder TomTom. Schlechter abgedeckt ist die Erfassung der personenbezogenen Mobilität, die

aber wesentlich mehr Hintergrundinformationen liefert. Die dafür erforderlichen **Erhebungen**, meistens GPS-Tracking oder Befragungen, sind viel aufwändiger als reine Verkehrszählungen. Aktuell laufen bereits mehrere nationale und internationale Projekte, die zum Teil speziell in der Krise initiiert wurden und zum Teil bereits vor dem Ausbruch begonnen wurden. Die langfristigen, aggregierten Änderungen des Mobilitätsverhaltens werden durch die vom BMVI regelmäßig beauftragten nationalen Mobilitätserhebungen (MiD, SrV, MOP) gemessen. Diese Erhebungen sollten erweitert und gegebenenfalls ergänzt werden, um die Entwicklung des Mobilitätsverhaltens möglichst genau zu verfolgen und zu verstehen. Hilfreich sind neben Befragungen auch Bewegungsprofile aus Mobilfunkdaten und aus Navigationsanwendungen ebenso wie Daten zur Verfügbarkeit und Nutzung des ÖPNV (bei deren Verwendung natürlich die Regeln des Datenschutzes zu beachten sind). Um das erhobene Verkehrsverhalten richtig interpretieren zu können, müssen parallel die rechtlichen Randbedingungen festgehalten werden, d.h. die in den Bundesländern gültigen Beschränkungen während der Pandemie.

In der Verkehrsplanung wird schon seit Jahrzehnten diskutiert, in welchem Umfang physische Ortsveränderungen durch Telekommunikation ersetzt werden können. Während der COVID-19-Pandemie erreichte die Nutzung von **mobiler Arbeit („Home-office im erweiterten Sinne“)** und **Videokonferenzen** bisher unbekannte Ausmaße. Da neben der Gewöhnung an die digitalen Werkzeuge auch die technischen Voraussetzungen dafür verbessert wurden und die Nachfrage nach digitalen Endgeräten sprunghaft anstieg, ist zu erwarten, dass diese Möglichkeiten in Zukunft nach Aufhebung der Bewegungseinschränkungen öfter genutzt werden als bisher. Im Sinn der Krisenvorsorge und der langfristigen Verkehrsvermeidung ist ein weiteres Bereithalten dieser Möglichkeiten und ein weiterer Ausbau der technischen Voraussetzungen notwendig.

Mobile Arbeit und Videokonferenzen können auf mindestens zwei Aspekte der Verkehrsnachfrage relevant einwirken: Im Bereich des **Fernverkehrs** lassen sich durch Videokonferenzen lange Anreisen vermeiden. Der Fernverkehr macht einen erheblichen und wachsenden Anteil des Personenverkehrs aus, zudem wird ein großer Teil der Fernverkehrsleistung von einem kleinen Teil der Bevölkerung erbracht. Der Ersatz eines Teils der überregionalen dienstlichen Zusammenkünfte durch Videokonferenzen mit hochqualitativer Technik führt zu einer Einsparung an Personenkilometern ohne wesentliche Einschränkungen des Aktivitätenspektrums der Beteiligten.

Im Bereich des täglichen **Pendlerverkehrs** kann mobile Arbeit die Verkehrssysteme entlasten. Zunächst lässt sich die Verkehrsmenge insge-

samt reduzieren, aber den größeren Effekt wird die Flexibilisierung der Präsenzzeiten am Arbeitsplatz haben, weil dadurch die morgendlichen und abendlichen Verkehrsspitzen abgeflacht werden, während denen in der Regel sowohl die Straßen als auch die öffentlichen Verkehrsmittel überlastet sind. Langfristig könnte allerdings die dauerhafte Zunahme der Möglichkeiten für mobile Arbeit zu einer veränderten Wohnort- oder Arbeitsplatzwahl führen, bei der größere Entfernungen akzeptiert werden, wodurch zumindest die Gewinne bei der Personenverkehrsleistung wieder verlorengehen könnten.

Ausgehend von den Erfahrungen der letzten Monate sind die quantitativen Potentiale von mobiler Arbeit und Videokonferenzen zur Vermeidung von Wegen und zur Abflachung von Verkehrsspitzen zu untersuchen und Hemmnisse der Nutzung zu identifizieren. Dabei müssen auch die langfristigen Auswirkungen auf Wohnort- und Arbeitsplatzwahl und auf die Verkehrsnachfrage betrachtet werden. Für politische Entscheidungen sind auch die sozialen und psychologischen Effekte der mobilen Arbeit und die Auswirkungen auf die Produktivität zu berücksichtigen.

Ein bereits erkanntes Hemmnis ist die mangelnde Datensicherheit der meisten verfügbaren Werkzeuge für Videokonferenzen und eine Rechtslage, die für bestimmte Vorgänge immer noch Präsenz fordert. Hier müssen Plattformen und Cloud-Dienste so gestaltet werden, dass sie den Anforderungen an **Daten- und Rechtssicherheit** gerecht werden. Sodann wäre anzustreben, dass Telepräsenz rechtlich der physischen Präsenz gleichgestellt werden kann. Auch **digitale Bürgerdienste** der Verwaltung, die ohne physische Anwesenheit der Bürger auskommen, sollten ausgeweitet werden.

Die **Verwaltungen** in Kommunen, Ministerien. Landes- und Bundesämter bei den Kommunikationsmöglichkeiten sind schlechter auf die neuen Anforderungen vorbereitet als private Unternehmen, Hochschulen und private Haushalte. Die Ursachen hierfür liegen sowohl in der technischen Ausstattung (fehlende Mikrofone, Webcams, VPN-Anschlüsse) als auch in einschränkenden oder fehlenden Regeln (z.B. Bedenken des Personalrats).

4 Angebot im öffentlichen Personenverkehr

Die Angebote des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sind weitgehend davon gekennzeichnet, dass in großen Fahrzeugen jeweils viele Personen zusammen befördert werden und im Zugangsbereich regelmäßig hohe Personenkonzentrationen auftreten. Das läuft Infektionsschutzmaßnahmen zuwider, die Abstandsgebote vorsehen. In der ersten Phase der Pandemie war die Nachfrage im ÖV stark zurückgegangen, weil andere Verkehrsmittel gewählt oder Wege ganz vermieden wurden. Bei wieder steigender Nachfrage müssen vorübergehend Maßnahmen zur Sicherstellung des Infektionsschutzes im ÖV ergriffen werden.

Dabei geht es auch um die **Stabilisierung des allgemeinen Vertrauens in den ÖV**, da davon auszugehen ist, dass der ÖV in der Bevölkerung zukünftig als vergleichsweise unsicher bewertet wird, auch hinsichtlich anderer Infektionen wie der Grippe. Dies könnte den Zielen der Umweltverträglichkeit und der Entlastung der Städte zuwiderlaufen, da die bisher gewollte Verlagerung des MIV auf den ÖV behindert wird, insbesondere bei solchen Personengruppen, die den ÖV bisher noch nicht sehr intensiv nutzen. Es stellt sich somit die Frage, inwieweit das **Ziel des Infektionsschutzes** in den allgemeinen Zielkanon integriert werden kann. Sicherlich wäre dieses Ziel nicht konfliktfrei zu den zuvor genannten umweltorientierten Zielen, insbesondere unter Berücksichtigung der finanziellen Implikationen.

Es folgen einige Impulse, wie das Ziel des Infektionsschutzes im ÖV künftig intensiver verfolgt werden kann. Die Infektionsmechanismen in Systemen des öffentlichen Verkehrs sind noch nicht ausreichend bekannt. Voraussetzung für eine angemessen zu definierende „infektionssichere“ Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (die natürlich nie perfekt sein kann) ist die **Erforschung der Infektionswege in Fahrzeugen und Anlagen des ÖV**. Dabei ist auch der Einfluss der in Fahrzeugen, Bahnhöfen oder Warteräumen eingesetzten Klimatechnik zu untersuchen. Eine Herausforderung besteht dabei darin, die Infektionswege auch für ganz andere Erreger als bei COVID-19 zu erforschen.

Im Anschluss stellt sich die Frage, wie ein möglichst **„infektionssicherer Betrieb“ des ÖV** aussehen kann. Wie in vielen anderen Bereichen der Technik mit Gefahrenpotenzial sollte auch für eine generelle Infektionsgefahr in öffentlichen Verkehrsmitteln eine Standardisierung von Gegenmaßnahmen

- unter Berücksichtigung der Kosten - angestoßen werden. Daraus können neue Klimatisierungssysteme oder Luftfilter, besondere Materialien für Sitze und Halterungen, Sitzabstände, Reinigungskonzepte, Verhaltensregeln und ihr Enforcement abgeleitet werden. Um die Wirksamkeit der Maßnahmen zu belegen und eine lösungsneutrale industrielle Entwicklung zu forcieren, werden auch neue Testkonzepte zu entwickeln sein, die eine Nachprüfbarkeit der Einhaltung von Grenzwerten gewährleisten. Die sollten die gängigen Übertragungsmechanismen im öffentlichen Raum, die Tröpfchen-, die Aerosol- und die Schmierinfektion, abdecken, um entsprechende Vorbeugemaßnahmen zu entwickeln. Erfahrungen mit vergleichbaren Herausforderungen (zum Beispiel Unfallforschung mit Crashtest-Dummies, die über Jahrzehnte entwickelt werden) zeigen, dass man sich auf einen langen und kostenintensiven Weg einstellen muss.

Parallel dazu sollte die Entwicklung von Systemen zur **Information der Fahrgäste über den aktuellen und erwarteten Füllgrad der Fahrzeuge im öffentlichen Nahverkehr** gefördert werden. Auch wenn keine Pandemie vorherrscht, ist es von Vorteil, wenn die Fahrgäste überfüllte Fahrzeuge vermeiden können.

5 Güterverkehr und Logistik

Zunächst verursachte der Lockdown in China einen **Abriss der Lieferketten** aus Fernost nach Europa. Mit jedem weiteren Land, das die Grenzen schloss und einen Lockdown verordnete, hat sich dieses Phänomen verbreitet und verschärft. Zu krisenbedingten Veränderungen im Güterverkehr und in der Logistik zählen demnach auch die zeitweise Schließung von Grenzen, das temporäre Ausfallen einzelner Verkehrsträger wie etwa des Luftverkehrs und damit auch das Wegfallen der sogenannten Belly-Kapazitäten. Mit dem Lockdown in Deutschland setzten zugleich Hamsterkäufe im Pharma- und Hygieneprodukte-Bereich sowie generell im Online-Handel ein, so dass mit dem sprunghaften Anstieg der Nachfrage sich die Probleme der Versorgung von Industrie, Handel und Konsumenten verschärften. Der Abbruch der Lieferketten hatte indessen vielfältige Ursachen, beispielsweise auch Schließungen von Produktionswerken im In- und Ausland. Mithin wurde das Phänomen in der Logistik sichtbar, war aber kein reines Logistikproblem. Güterverkehr und Logistik sind demnach zugleich von einem Angebotsschock und einem Nachfrageschock betroffen.

Typisch für Güterverkehr und Logistik ist die **Exponiertheit von feingliedrigen Prozessketten** aller Verkehrsträger, d.h. neben dem Straßen- und Schienengüterverkehr auch der Luftfrachtverkehr, die Binnenschifffahrt, Kurzstreckenseeverkehre sowie die damit verbundenen Umschlags- und Lagereinrichtungen. Institutionell betrifft dies Logistikdienstleister (Speditionen und Transportunternehmen), Logistikeinrichtungen von Industrie- und Handelsunternehmen, digitale Plattformen (Frachtenbörsen und digitale Speditionen) sowie die Betreiber von Infrastruktureinrichtungen (z.B. Terminals, Güterverkehrszentren). Bereits die temporäre Schließung eines zentralen Hubs einer Stückgutkooperation kann mehrere hundert Logistikdienstleister lahmlegen. Dies betrifft dann wellenförmig nahezu alle Branchen, in denen Stückgut zu transportieren ist.

Diesem Gedankengang folgend stellt sich die Frage, was überhaupt zu **kritischen Gütern** zu zählen ist. Auf dieser Basis können neue, spezifische Logistikkonzepte für sogenannte „kritische“ Güter entworfen werden, ggf. verbunden mit staatlichen Vorsorgemaßnahmen für den Krisenfall („Zentren der Krisenfall-Logistik“). Danach steht im Raum, internationale Güterverkehrs- und Logistiksysteme hinsichtlich ihrer Anfälligkeit gegenüber externen Störungen und einem be-

stimmten Niveau an Versorgungssicherheit neu zu bewerten.

Ein weiteres, langfristig schwerwiegendes Problem zeichnet sich indessen mit fortlaufender Aufrechterhaltung der Pandemie-Maßnahmen ab: die anhaltenden und massiven **Nachfrageeinbrüche** in vielen Branchen. Güterverkehr und Logistik bedienen eine derivative Nachfrage und halten für ein geplantes Nachfrageniveau Kapazitäten vor. Diese Kapazitäten sind nun seit Monaten massiv unterausgelastet, teilweise um 40-50% und mehr. In Verbindung mit den generell niedrigen Margen der Güterverkehrs- und Logistikbranche ist mit einer demnächst einsetzenden, massiven Insolvenzwelle zu rechnen, die nicht nur viele Arbeitslose zur Folge hat, sondern dem Markt auf Dauer Logistikkapazitäten entzieht. Hier stellt sich angesichts der oben angesprochenen Systemrelevanz die verkehrspolitische Frage, ob man diese Entwicklung ohne staatliche Abfederungsmaßnahmen zulassen möchte. Ansonsten könnte sich ungeachtet möglicher Knappheitsphänomene in der Folge in Spezialbereichen des Marktes die Wettbewerbsintensität deutlich verringern.

6 Wettbewerbsverhältnisse im Verkehr

Die COVID-19-Pandemie und die in der Folge erlassenen Einschränkungen des gesellschaftlichen Lebens haben tiefgreifende wirtschaftliche Auswirkungen, die wiederum einschneidende wirtschaftspolitische Maßnahmen nach sich ziehen. Nicht alle Branchen und Unternehmen sind in gleicher Weise betroffen; insbesondere **unternehmensspezifische Rettungsmaßnahmen** sind nicht wettbewerbsneutral.

Der Wissenschaftliche Beirat ist besorgt, dass wichtige Anbieter von Verkehrsdienstleistungen vom Markt verschwinden und in der Folge ganze Verkehrsmodi wegfallen könnten oder dass in einigen Segmenten die Marktkonzentration wesentlich zunehmen könnte. Daher ist es wichtig, die wirtschaftlichen Auswirkungen der Krise auf Unternehmen und Wettbewerbsverhältnisse im Verkehrssektor zu beobachten. Gegebenenfalls sind Vorschläge für politische Maßnahmen zu erarbeiten, die geeignet sind, Unternehmen das Überleben zu sichern und **Marktkonzentrationen vorzubeugen** oder sie später wieder abzubauen. Diese Forschung könnte mit einer Datensammlung und Ereignisverfolgung bald beginnen, sollte aber schwerpunktartig in den kommenden Jahren durchgeführt werden, wenn die langfristigen Auswirkungen deutlich werden.

In einem oder mehreren **Forschungsvorhaben** müsste ein Gesamtbild über die wirtschaftlichen und wettbewerblichen Auswirkungen der Krise und der wirtschaftspolitischen Maßnahmen auf die Verkehrsbranche erstellt werden. Welche Konkurse, Fusionen und Verschiebungen von Marktanteilen haben stattgefunden? Sind neue Marktteilnehmer aufgetreten? Haben sich Plattformen (Apps) verstärkt durchgesetzt? Welche Auswirkungen hatten die zeitweisen Grenzschließungen?

Zu betrachten sind vor allem die Marktsegmente, in denen Wettbewerb vorhanden, aber tendenziell gefährdet ist oder sein könnte, nämlich der Luftverkehr, der Schienengüterverkehr, der öffentliche Personennahverkehr sowie der Personenfernverkehr in intermodaler Perspektive (Bahn, Fernbusse, Flugzeuge, Mitfahrgelegenheiten). Daneben wären auch solche Marktsegmente zu beobachten, in denen viele familiäre Kleinstunternehmen tätig sind (Lkw, Binnenschiffe, Taxis), die gegebenenfalls besonders in ihrer Existenz bedroht sind.

7 Ausblick: Krisen-Resilienz im Verkehrssektor

Die aktuelle Krise stellt den Verkehrssektor vor vielfältige Herausforderungen. Langfristig gehört deshalb die Auseinandersetzung mit Resilienz im Personen- und Güterverkehr zu den zentralen Forschungsbereichen.

Im Bereich des Personenverkehrs steht die Frage im Zentrum, was der ÖV in welchen Krisensituationen leisten soll und wie dies erreicht werden kann.

- Krisen-Vorsorge-Pläne: **Welches Personenverkehrsangebot** wird für welchen vorhersehbaren Krisenfall angestrebt und wie lässt sich dieses Angebot unter den angenommenen Bedingungen organisieren? Je nach Krisenfall kann eine Über- oder Unterforderung der Kapazität des ÖV-Systems die Konsequenz sein.
- Bei der Sicherstellung der Beförderung im Falle von Engpässen an personellen und materiellen Ressourcen müssen Konzepte erarbeitet werden, wie die Kapazität schnell an das benötigte Angebot angepasst werden kann. Dazu sollte erforscht werden, wie durch Kopplung des ÖV an andere Bereiche, beispielsweise den privaten Reisebus-Sektor, im Krisenfall zusätzliche Potenziale zur kurzzeitigen Kapazitätserhöhung erschlossen werden können.
- Bei Unterforderung der Kapazität ist die **wirtschaftliche Resilienz** zu betrachten. Letztendlich geht es dann um die Frage: Wie können die Verkehrsunternehmen und Kommunen auch bei geringen Fahrgastzahlen über einen längeren Zeitraum das gewünschte Angebot aufrechterhalten? Die Antwort kann auch die Beförderungstarifgestaltung für den Normalfall beeinflussen.
- Im Krisenfall können **Schutzmaßnahmen** sowohl für Fahrpersonal und anderes Betriebs- und Servicepersonal als auch für die Beförderten erforderlich werden, die ihrerseits zu unpopulären Einschränkungen oder Auflagen führen können. Diese Maßnahmen sollten möglichst schon **vor einem Krisenfall** definiert sowie deren praktische Um- und Durchsetzbarkeit gesichert werden. Über eine den Definitionsprozess begleitende Forschung in den Bereichen der Medizin und der Verkehrsorganisation, aber auch der Psychologie und Soziologie sollte der Vorsorgeplan für Schutzmaßnahmen an den Stand der Wissenschaft angepasst werden.

Für den Güterverkehr empfehlen sich dabei folgende Forschungsfelder:

- **Güterflussbezogene** Sichtweise: Benötigt es neue, das Ausfallrisiko berücksichtigende **Lager- sowie Bereitstellungs- und Bevorratungskonzepte** (Umfang, Zeitraum, Ort) für definierte Produktgruppen? Wie können Logistikknoten und Güterverkehrszentren als krisenrelevante Hubs in Güterverkehrssystemen identifiziert und dimensioniert werden? Wie lassen sich „kritische Infrastrukturen", bei deren Ausfall oder Beeinträchtigung nachhaltig wirkende Versorgungsengpässe, erhebliche Störungen der öffentlichen Sicherheit oder andere schwerwiegende Folgen eintreten würden, noch besser schützen?
- **Organisatorische** Sichtweise: Aus organisatorischer Sicht spielt die betriebswirtschaftliche Forschung zur „**Coopetition**", also der zeitweisen und partiellen Kooperation zwischen Wettbewerbern, eine wesentliche Rolle. Ziel ist eine verbesserte, engpass- und bedarfsorientierte Steuerung von Güterverkehrs- und Logistiksystemen durch eine bewusste und intendierte Zusammenarbeit der Akteure im Krisenfall. Die Forschung hat sich demnach mit geeigneten Kooperations- und Koordinationsformen in Güterverkehrs- und Logistiksystemen zu befassen. Dabei sind u.a. geeignete **Governance-Strukturen** und Steuerungsprozesse für Kooperationen, auch unter Berücksichtigung regionaler Wettbewerber, und Kommunikationsarrangements von privatwirtschaftlichen Güterverkehrs- und Logistikunternehmen in Krisensituationen zu identifizieren. Arrondierend sollte sich die Forschung mit neuen betriebswirtschaftlichen Finanzinstrumenten des Supply Chain Finance beschäftigen, mit denen die Vorbeugung, die Abfederung und das Management von Krisensituationen sichergestellt werden kann.
- **Entscheidungspolitische** Sichtweise: Es stellt sich die grundsätzliche Frage, wie in Störfallsituationen die Struktur und Steuerung von politischen Entscheidungspfaden und die Entscheidungshoheit im Spannungsfeld zwischen bundesstaatlicher und föderaler Regulierung sowie unternehmerischer Handlungsfreiheit zu gestalten sind. Hierbei geht es auch um den **Konflikt** zwischen **ordnungspolitischen** staatlichen Entscheidungen im Sinne der Daseinsvorsorgeverpflichtung und **marktwirtschaftlichen** unternehmerischen Verhandlungslösungen. Die Forschung sollte sich mit dem Potential und der Ausgestaltung von obligatorischen Krisenmanagementsystemen in Güterverkehrs- und Logistiksystemen als Vorsorgeinstrumente einerseits hinsichtlich der Mitarbeitersicherheit, andererseits hinsichtlich der Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit befassen.

- **Digitalisierungsorientierte** Sichtweise: Als Voraussetzung für einen leistungsfähigen Güterverkehr und eine agile Logistik sind belastbare und eindeutige Kommunikations- und Entscheidungsprozesse wesentlich. Hierfür empfiehlt sich Forschung zu **digitalen Plattform-Organisationen** für einebedarfsorientierte Güterverteilung, eine Automatisierung der Datenbereitstellung durch Sensoren zur digitalen Kommunikation sowie eine KI-basierte Mustererkennung zur Vermeidung von Bullwhip-Effekten in Versorgungsketten mittels Demand Chain Management und Data Analytics. Dies sollte in digital-orientierte Forschungsprojekte zur Initiierung, Begleitung und Unterstützung eines „**Digitalen Testfeldes Krisenmanagement in Güterverkehr und Logistik**“ münden.

Mitglieder des Wissenschaftlichen Beirats

beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Prof. Dr.-Ing. Hartmut Fricke	Dresden
Prof. Dr.-Ing. Markus Friedrich	Stuttgart
Prof. Dr.-Ing. Regine Gerike	Dresden
Prof. Dr. Astrid Gühnemann	Wien
Prof. Dr. Hans-Dietrich Haasis	Bremen
Prof. Dr. Natalia Kliewer	Berlin
Prof. Dr. Dr. h.c. Andreas Knorr	Speyer
Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin	Stuttgart
Prof. Dr. Kay Mitusch (Vorsitzender)	Karlsruhe
Prof. Dr. Stefan Oeter	Hamburg
Prof. Dr. Tibor Petzoldt	Dresden
Prof. Dr. Gernot Sieg	Münster
Prof. Dr. Wolfgang Stölzle	St. Gallen
Prof. Dr.-Ing. Peter Vortisch	Karlsruhe
Prof. Dr. rer. nat. Hermann Winner	Darmstadt

Impressum

Herausgeber
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstr. 44, 10115 Berlin

Stand
September 2020

Redaktion
Wissenschaftlicher Beirat
beim Bundesministerium Verkehr und digitale Infrastruktur

Weitere Informationen im Internet unter
www.bmvi.de

Diese Broschüre ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Bundesregierung. Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.

Van: [redacted]
Verzonden: zaterdag 24 oktober 2020 13:03
Aan: Statengriffie <statengriffie@provinciegroningen.nl>; Statengriffie@drentsparlement.nl; statengriffie@fryslan.nl; statengriffie@overijssel.nl; Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>; griffie@flevoland.nl
CC: Griffie <griffie@groningen.nl>; griffie@leeuwarden.nl; griffier@assen.nl; info@gemeenteraad.amsterdam.nl; raadsgriffie@zwolle.nl; griffie@emmen.nl; raadsgriffie@almere.nl; raadsgriffie@enschede.nl
Onderwerp: BO-MIRT Grensoverschrijdend spoor dan ook het Duitse deel in het Bundesverkerhswegeplan 2030 (Wunderline/Zwolle - Münster)

Geachte leden van de staten en gemeenteraden,

Ook vanuit de Nederlandse regio's en steden zal u voor een deel zelf aan het werk moeten om de grensoverschrijdende spoorverbindingen op de juiste manier uitgevoerd te krijgen. Voor het deel van Nederland is het Rijk in Den Haag verantwoordelijk via het MIRT. Waar uw gedeputeerden en wethouders praten met het Rijk in het zogenaamde BO-MIRT overleg.

Zeker als het over de aansluitingen van treinen over de grens gaat. In zowel lange afstand zoals Amsterdam - Groningen - Bremen - Hamburg of Amsterdam - Berlijn. Maar ook over de secundaire verbindingen. Zoals Zwolle - Münster of Leeuwarden - Groningen - Stadskanaal - Emmen - Coevorden - Rheine/Nordhorn via de Nedersaksenlijn. Ook het project Wunderline (https://wunderline.nl/) die ook de slechte schakel Groningen - Oldenburg aan moet pakken dat straks ook internationale treinen direct vanaf Amsterdam via Groningen naar Hamburg of Copenhagen kan reizen. Zonder overstap in Osnabrück.

Want ook op het Bundesverkehrswegeplan 2030 hoort beleid te zijn vanuit uw eigen gremia. Dit hoort een goed samenspel te zijn van de betrokken provincies en gemeenten en het Rijk. Volgens mij hoort u over het Bundesverkerhswegeplan 2030 net zo goed geïnformeerd te zijn als over het BO-MIRT. Aangezien de projecten in twee delen vallen een Nederlands en Duits deel.

Daarom is vooral het hoofdstuk ***Schiene*** voor u van belang .Hoe wordt grensoverschrijdend spoor straks beoordeeld in het 'Toekomstbeeld openbaar vervoer 2040'?

Hoop dat u deze achtergrondinformatie nuttig gebruikt.

Met vriendelijke groet,
[redacted]

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Bundesverkehrswegeplan 2030



Vorwort des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Endfassung des Bundesverkehrswegeplans:

Das Fundament von Wachstum, Wohlstand und Arbeit bilden Infrastruktur und Mobilität. Ohne Mobilität keine Prosperität – das ist ein ökonomisches Grundprinzip. Die Bundesregierung hat deshalb zum Beginn der 18. Wahlperiode einen Investitionshochlauf gestartet – mit mehr Haushaltsmitteln, mehr Nutzerfinanzierung und mehr privatem Kapital.

Jetzt geht es darum, unsere Mittel effizient einzusetzen. Das leistet der Bundesverkehrswegeplan als Gesamtstrategie für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes. In der Vergangenheit hatte der BVWP immer wieder unterschiedliche Schwerpunkte: In den 80er Jahren den Ausbau des Schienennetzes. In den 90er Jahren die Wiedervereinigung unseres Landes. In den 2000ern die Anbindung der Metropolen. Heute geht es darum, das Gesamtnetz zu stärken – und unsere Infrastruktur fit zu machen für das global-digitale Zeitalter. Das heißt: Verkehrswege modernisieren, Infrastruktur vernetzen, Mobilität beschleunigen.

Der neue BVWP geht diese Herausforderung an. Mit einem Volumen von 269,6 Milliarden Euro und über 1.000 Projekten ist er ein starkes Programm für die Infrastruktur. Dabei setzen wir auf fünf wesentliche Innovationen:

1) Wir geben eine klare Finanzierungsperspektive. Mit den Rekordmitteln aus dem Investitionshochlauf ist der BVWP eine realistische und finanzierbare Gesamtstrategie für den Erhalt und den Bau unserer Infrastruktur.

2) Wir stärken das Prinzip Erhalt vor Aus- und Neubau. In der Gesamtschau kommen wir damit auf einen Rekordanteil von 69 Prozent für die Modernisierung unserer Infrastruktur.

3) Wir setzen klare Prioritäten. Investiert wird dort, wo für Menschen und Wirtschaft der größte Nutzen entsteht. Das heißt: Wir stärken Hauptachsen und Knoten – und steigern dadurch die Leistungsfähigkeit im gesamten Netz.

4) Wir beseitigen Engpässe. Der neue BVWP konzentriert die Investitionen in Aus- und Neubau verkehrsträgerübergreifend darauf, Engpässe aufzulösen und dadurch den Verkehrsfluss im Gesamtnetz zu optimieren.

5) Wir haben intensiv die Öffentlichkeit beteiligt. Der BVWP 2030 ist der erste Bundesverkehrswegeplan, der gemeinsam mit der Öffentlichkeit erarbeitet und entwickelt wurde – von der Grundkonzeption über Projektvorschläge bis hin zum Entwurf.

Wir sind überzeugt: Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 bleiben wir das Mobilitätsland Nr. 1 – und schaffen so die Voraussetzungen für das Wachstum, den Wohlstand und die Arbeit von morgen.

Zusammenfassung

Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für reibungslose Mobilität im Personen- und Güterverkehr

Privat wie beruflich sind die Menschen in Deutschland immer mehr in Bewegung. Unsere Lebensentwürfe verlangen heute mehr denn je nach ungehinderter Mobilität. Als Exportnation, als Hochtechnologie- und Transitland ist Deutschland auf einen reibungslos funktionierenden Personen- und Güterverkehr zwingend angewiesen – denn Mobilität ist ein Standortfaktor erster Güte. Nur wenn wir Bürgerinnen und Bürgern sowie der Wirtschaft ein leistungsfähiges Verkehrssystem bereitstellen, sind die Chancen des Fortschritts und der Globalisierung mittel- und langfristig für uns nutzbar. Moderne Mobilität ist Voraussetzung für eine moderne Gesellschaft, für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und Wohlstand.

Starkes Verkehrswachstum steigert Erhaltungs- und Ausbaubedarf

Die **Verkehrsleistung im Personenverkehr** in Deutschland wird bis zum Jahr 2030 im Vergleich zu 2010 um insgesamt 12,2 % zunehmen. Dies entspricht gemäß Verkehrsprognose 2030 einem jährlichen Wachstum von 0,6 %. **Die Transportleistung im Güterverkehr** soll im selben Zeitraum mit 38 % noch deutlich stärker ansteigen. An vielen Stellen der Netze besteht daher ein Bedarf für Aus- und Neubauvorhaben.

Aktuelle **Prognosen zum Erhaltungs- bzw. Ersatzbedarf** für die Verkehrsinfrastruktur zeigen zudem, dass zukünftig deutlich mehr als in der Vergangenheit investiert werden muss, um das bestehende Verkehrsnetz auf hohem Niveau zu erhalten.

Zusätzliche Mittel werden zielgerichtet eingesetzt

Erhaltung und Ersatz sowie die Weiterentwicklung einer nachhaltig leistungsfähigen Infrastruktur sind prioritäre politische Aufgaben. Hierfür müssen neben der herkömmlichen Haushaltsfinanzierung auch andere Säulen der Infrastrukturfinanzierung genutzt werden. Die Gelder müssen zudem zielgerichtet eingesetzt werden. Das Prinzip **„Erhalt vor Neubau“** und die **Engpassbeseitigung in hoch belasteten Korridoren** stehen im Fokus.

Mit einem **5-Punkte-Investitionshochlauf** hat die Bundesregierung im Herbst 2014 eine nachhaltige Investitionswende angestoßen. Die Bausteine des Hochlaufs sind zusätzliche Haushaltsmittel für die Verkehrsinfrastruktur sowie der Ausbau der Nutzerfinanzierung und die stärkere Einbindung von privatem Kapital bei Investitionen des Bundes.

Bundesverkehrswegeplan als zentrales Element der Infrastrukturplanung

Der letzte Bundesverkehrswegeplan – kurz BVWP – stammt aus dem Jahr 2003, der vorhergehende wurde nach der Wiedervereinigung Deutschlands im Jahr 1992 beschlossen. Der nun vorliegende BVWP 2030 stellt wichtige verkehrspolitische Weichen für den **Planungshorizont bis 2030**.

Der Bund ist nach dem Grundgesetz verantwortlich für die **Finanzierung von Bau und Erhalt der Bundesverkehrswege**, auf die sich demnach der BVWP fokussiert. Diese umfassen die Bundesautobahnen und Bundesstraßen – zusammen als Bundesfernstraßen bezeichnet –, die Bundesschienenwege und die Bundeswasserstraßen.

Die deutschen See- und Binnenhäfen, die Flughäfen sowie die Güterverkehrszentren zählen nicht zu den Bundesverkehrswegen. Planung, Bau und Unterhaltung dieser Anlagen erfolgen durch Länder, Kommunen oder private Betreiber. Der Bund ist jedoch zuständig für die Anbindung dieser Anlagen an das Netz der Bundesverkehrswege und stellt hierfür Mittel zur Verfügung.

Der BVWP umfasst sowohl anfallende **Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen** als auch **Aus- und Neubauprojekte**. Die prognostizierten Bedarfe für Erhaltung bzw. Ersatz wurden je Verkehrsträger als Gesamtsumme in den Plan aufgenommen. Bei der projektspezifischen Bewertung von Aus- und Neubaumaßnahmen konzentriert sich der BVWP auf die Vorhaben, die **großräumig wirksam** sind sowie eine **wesentlich kapazitätssteigernde** bzw. **qualitätsverbessernde Wirkung** entfalten. Der BVWP ist das wichtigste Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes.

Leistungsfähige Verkehrsnetze sind oberstes Ziel

Der BVWP 2030 zielt primär auf diejenigen Ziele der Verkehrspolitik ab, die durch die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur konkret beeinflusst werden können. So ist eine **reibungslose Mobilität im Personenverkehr** und ein **leistungsfähiger Güterverkehr** elementar von leistungsfähigen Wegenetzen abhängig. Sie sind die zentrale Voraussetzung für einen ungehinderten Verkehrsfluss auf allen Verkehrsträgern. Aber auch Aspekte der **Verkehrssicherheit** sowie des **Klima-, Umwelt- und Lärmschutzes** werden in den Bewertungen des BVWP abgebildet.

Deutlich stärkere Einbeziehung von Bürgern und Verbänden

Zum Entwurf der **Grundkonzeption** des neuen BVWP konnten Fachverbände und Bürger im Jahr 2013 während einer deutlich ausgeweiteten **Öffentlichkeitsbeteiligung** Stellung nehmen, ehe die überarbeitete Grundkonzeption veröffentlicht wurde. Die Verbände wurden zudem während des Aufstellungsprozesses des BVWP wiederholt konsultiert.

Der **Entwurf des BVWP 2030** wurde an relevante Institutionen versendet, im Internet veröffentlicht und in mehreren Städten ausgelegt. Darüber hinaus stellte das BMVI ein **Projektinformationssystem** (PRINS) online, das konkrete Einblicke in die Bewertungen auf Projektebene gewährte.

Die Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan erfüllt die gesetzlichen Anforderungen der **Strategischen Umweltprüfung (SUP)**. Deren Ziel ist es, ein hohes Umweltschutzniveau im Zuge der Umsetzung des BVWP 2030 bereits in einem frühen Planungsstadium sicherzustellen. Als Grundlage für die Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der SUP wird der **Umweltbericht zum BVWP 2030** veröffentlicht.

Alle Interessierten konnten sich über einen **Zeitraum von sechs Wochen** elektronisch und schriftlich zum BVWP-Entwurf äußern. Das BMVI hat alle fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen geprüft und in einem **Bericht zum Konsultationsverfahren** zusammenfassend behandelt.

Rund 2000 Vorschläge für Aus- und Neubauprojekte wurden geprüft

Von Ländern, Abgeordneten, dem Bund selbst, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Bürgern, Verbänden und weiteren Akteuren wurden insgesamt über **2.000 Projektideen** zur Bewertung im BVWP 2030 angemeldet. Davon entfielen rd. 1.700 auf Bundesfernstraßen, rd. 400 auf Bundesschienenwege und rd. 50 auf Bundeswasserstraßen.

Wichtigste Neuerung im Anmeldeverfahren waren eine **verstärkte Vorprüfung** und **Optimierung** der Projekte. Für Vorhaben der Straße und Schiene wurden die Anmeldungen zudem einer Plausibilitätsprüfung durch unabhängige Ingenieurbüros unterzogen.

Bewertet wurden im Anschluss alle Projektideen, bei denen prinzipiell Aussicht auf Aufnahme in den BVWP 2030 bestand. Um die knappen verfügbaren Finanzmittel effizient verteilen zu können, wurde das Bewertungsverfahren des BVWP 2030 umfassend methodisch weiterentwickelt. Die Projekte wurden in **vier Bewertungsmodulen** verglichen und schließlich selektiert.

Das zentrale Bewertungsmodul stellt die **Nutzen-Kosten-Analyse** dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle monetarisierbaren, sprich in Geldeinheiten auszudrückenden Projektauswirkungen gegenüberstellt – positive wie negative. Wirkungen, die nur schwer oder gar nicht monetarisierbar sind, wurden separat in **umwelt- und naturschutzfachlichen** sowie in **raumordnerischen** und **städtebaulichen Beurteilungen** untersucht.

Nationales Prioritätenkonzept zur effizienten Mittelverteilung

Da die finanziellen Mittel für die Verkehrsinfrastruktur begrenzt sind, können zahlreiche Vorhaben voraussichtlich nicht bis zum Jahr 2030 begonnen werden. Die bewerteten Vorhaben wurden daher auf Basis fachlicher Kriterien in verschiedene Dringlichkeitskategorien eingeordnet. Der Bund muss zukünftig zielgerichteter als in der Vergangenheit in die Bundesverkehrswege investieren. Daher konzentriert sich der Bund bei seinen Investitionen vorrangig auf die Bereiche Erhaltung bzw. Ersatz sowie die Engpassbeseitigung.

Die bis 2030 notwendigen **Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen** in die bestehenden Netze wurden zunächst als unverzichtbare Ausgaben vorrangig in das Gesamtbudget eingestellt. Das wichtige Ziel, **Erhaltung und Ersatz der Bestandsnetze Vorrang zu geben**, wurde damit umgesetzt.

Im zweiten Schritt wurden die weiteren **Mittel für Aus- und Neubaumaßnahmen auf die drei Verkehrsträger verteilt**. Dabei wurden insbesondere die mit der Aufteilung verbundenen verkehrlichen Effekte und die Umweltwirkungen auf Ebene des Gesamtplans berücksichtigt.

Im dritten Schritt erfolgte die **Dringlichkeitseinstufung** der einzelnen Projekte der drei Verkehrsträger. Zunächst wurden hierbei die Aus- und Neubauvorhaben in Laufende bzw. fest disponierte und in Neue Vorhaben aufgeteilt. Alle Laufenden und fest disponierten Projekte werden so schnell wie möglich fertiggestellt. Für die Neuen Vorhaben gibt es im BVWP 2030 die Dringlichkeitsstufen **Vordringlicher Bedarf (VB)** mit **Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)** sowie **Weiterer Bedarf (WB)** mit **Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)**. Vorhaben des VB/VB-E sollen im Geltungszeitraum des BVWP bis zum Jahr 2030 umgesetzt bzw. begonnen werden.

Das vom BMVI erarbeitete nationale Prioritätenkonzept garantiert, dass ein Großteil der für Aus- und Neubau verfügbaren Finanzmittel in **großräumig bedeutsame Projekte** fließt.

269,6 Mrd. € für leistungsfähige Verkehrsnetze

Das **Gesamtvolumen des BVWP 2030 beträgt rd. 269,6 Mrd. €**. Dieses deckt mit 226,7 Mrd. € den Substanzerhalt sowie die Aus- und Neubauprojekte des VB mit VB-E für den Zeitraum von 2016 bis 2030 ab. Hinzu kommen 42,8 Mrd. € zur Abfinanzierung von Vorhaben, die erst in einer späten Phase des BVWP-Geltungszeitraums begonnen und nach 2030 zu Ende finanziert werden.

Allein für den **Erhalt** der Bestandsnetze von Straße, Schiene und Wasserstraße werden von 2016 bis 2030 ca. **141,6 Mrd. €** benötigt. Diese Summe entspricht **rd. 69 % des BVWP-Planungsrahmens** im Zeitraum von 2016 bis 2030. Wir erhöhen damit das Volumen für den Substanzerhalt deutlich gegenüber dem BVWP 2003, der hierfür Investitionen von rd. 83 Mrd. € vorsah.

Die Ergebnisse der Netzanalysen und der Projektbewertungen machen jedoch klar, dass auch künftig bei allen Verkehrsträgern ein **hoher Bedarf für Aus- und Neubaumaßnahmen** besteht, um Engpässe aufzulösen, die Effizienz der Verkehrsabläufe zu verbessern und Erreichbarkeitsdefizite zu reduzieren. Hierfür sind im BVWP 2030 Investitionen von **98,3 Mrd. €** vorgesehen.

Es ist deshalb notwendig, die **Investitionen für die Verkehrsinfrastruktur auf hohem Niveau zu stabilisieren**. Für Erhalt und den Ausbau der Verkehrsnetze wird im BVWP-Zeitraum von 2016 bis 2030 ein durchschnittliches Finanzvolumen von rd. 15 Mrd. € pro Jahr angestrebt.

Vom Gesamtvolumen des BVWP 2030 (inkl. Erhaltung) entfallen auf den Verkehrsträger Straße 49,3 %, auf die Schiene 41,6 % und auf die Wasserstraße 9,1 % der Mittel. Für Aus- und Neubauprojekte (2016 bis 2030) ist der Anteil der Straße mit 53,6 % höher (Ø 2,3 Mrd. € pro Jahr). Die Schiene erhält hier einen Anteil von 42,1 % (Ø 1,8 Mrd. € pro Jahr), die Wasserstraße von 4,3 % (Ø 0,2 Mrd. € pro Jahr).

Im Fokus des BVWP 2030 stehen besonders die **Hauptachsen und Knoten** der Verkehrsnetze. Der Großteil der Investitionsmittel wird auf **großräumig bedeutsame Projekte** konzentriert. Bei den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße sind nahezu alle Projekte großräumig bedeutsam. Beim Verkehrsträger Straße werden rd. 75 % der Investitionsmittel für großräumig bedeutsame Projekte eingesetzt, also für Autobahnen und Bundesstraßen der Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1. Etwa 25 % fließen in sonstige Bundesstraßen. In der Gesamtschau über alle Verkehrsträger fließen inklusive der Laufenden und fest disponierten Vorhaben 87 % der Mittel für Aus- und Neubau in großräumig bedeutsame Projekte.

Das Volumen **Laufender und fest disponierter Aus- und Neubauprojekte** beträgt 25,2 Mrd. €. Der Anteil dieser Vorhaben am Gesamtvolumen für Aus- und Neubau ist im neuen Bundesverkehrswegeplan (im Zeitraum 2016 – 2030) mit 40 % gegenüber 72 % beim BVWP 2003 (im Zeitraum 2001 – 2015) deutlich gesunken.

Effekte der Umsetzung des BVWP

Mithilfe der Projekte des BVWP 2030 können deshalb heutige und potenzielle zukünftige Engpässe aufgrund nicht ausreichender Netzkapazitäten erheblich reduziert werden. Durch die Straßenbauvorhaben des VB/VB-E werden auf den deutschen Autobahnen kapazitätsbedingte Engpässe auf einer Streckenlänge von rd. 2.000 Richtungskilometern abgebaut. Dadurch können jährlich mehr als 160 Mio. Fahrzeugstunden mit Verkehrsstillstand oder Stop-and-go-Verkehr vermieden werden.

Durch die Schienenvorhaben des VB/VB-E werden kapazitätsbedingte Engpässe auf einer Streckenlänge von rund 800 Kilometer abgebaut und sowohl mehr Passagiere als auch mehr Ladung mit der Bahn befördert werden. Hierdurch können rd. 15.200 h an sonst jährlich zu erwartenden Wartezeiten abgebaut werden. Die zusätzlichen Kapazitäten führen zu einer stärkeren Nutzung der Bahn, sodass über 1,5 Mrd. Pkw-km sowie über 724.000 Lkw Fahrten pro Jahr mit einer Fahrleistung von 519 Mio. Lkw-km vermieden werden.

Bei der Wasserstraße wirken sich qualitative Engpässe der Infrastruktur auf die Wirtschaftlichkeit der Transporte auf allen betroffenen Relationen über die gesamte Transportlänge aus, auch wenn der überwiegende Teil der Transportstrecke eine qualitativ bessere Befahrbarkeit erlaubt. Durch die Wasserstraßenvorhaben des VB/VB-E werden an den Bundeswasserstraßen insgesamt acht qualitative Engpässe auf Seeschifffahrtsstraßen mit einer Gesamtlänge von rd. 300 km sowie sieben qualitative Engpässe und ein quantitativer Engpass auf Binnenschifffahrtsstraßen mit einer Gesamtlänge von rd. 370 km beseitigt. Weitere vier qualitative Engpässe auf Binnenschifffahrtsstraßen mit einer Gesamtlänge von rd. 430 km werden im Planfall in ihrer Engpasswirkung reduziert.

BVWP als Grundlage für Ausbaugesetze und Bedarfspläne

Der BVWP 2030 wurde vom BMVI mit gutachterlicher Unterstützung erarbeitet und wird **vom Bundeskabinett verabschiedet**. Auf Grundlage des BVWP werden die **Bedarfspläne** für die einzelnen Verkehrsträger entworfen. Diese werden als Anlage der jeweiligen **Ausbaugesetze** in den Deutschen Bundestag eingebracht und von diesem verbindlich beschlossen. Alle fünf Jahre werden aufgrund gesetzlicher Regelungen **Bedarfsplanüberprüfungen** durchgeführt.

Auf den nachfolgenden Planungsstufen werden die einzelnen Projekte des BVWP bzw. der Bedarfspläne von den jeweiligen Vorhabenträgern vertieft. Hierbei werden je nach Erfordernis Raumordnungsverfahren, Linien- bzw. Trassenbestimmungsverfahren und Planfeststellungsverfahren durchlaufen. **Zeitpunkt und Reihenfolge der Projektumsetzungen** hängen letztlich von dessen Priorisierung im VB/VB-E, dem Planungsstand sowie den verfügbaren Finanzmitteln ab.

Inhaltsübersicht

Vorwort des Ministers I

Zusammenfassung II

Inhaltsübersicht VII

Inhaltsverzeichnis VIII

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis X

Teil I: Ziele und Grundsätze der Bundesverkehrswegeplanung – Investitionen in eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur 1

1 Herausforderungen und Lösungsansätze – Wie finanzieren wir unsere Verkehrsinfrastruktur? 2

2 Aufgaben und Ziele der Bundesverkehrswegeplanung – Was wollen wir erreichen? 5

3 Rolle und Entstehungsprozess des BVWP 2030 – Was ist ein Bundesverkehrswegeplan? 7

Teil II: Die Ergebnisse – 269,6 Mrd. Euro für ein zukunftsfähiges Verkehrsnetz 13

4 Finanzvolumen des BVWP 2030 im Überblick – Wie werden die Mittel verteilt? 14

5 Effekte der BVWP-Umsetzung – Welchen Nutzen stiften die Investitionen? 16

6 Investitionen in Erhaltung und Ersatz – Wie rüsten wir unser Bestandsnetz für die Zukunft? 26

7 Investitionen in Aus- und Neubau – Wie entwickeln wir unser Verkehrsnetz weiter? 33

8 Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung – Wie können Bürger, Fachwelt und Verwaltung die BVWP-Aufstellung mitgestalten? 44

9 Verkehrsinfrastruktur jenseits des BVWP – Wie entwickeln wir unser Verkehrssystem zusätzlich weiter? 47

Teil III: Die wissenschaftlichen Grundlagen – Methodische Basis für einen transparenten BVWP 53

10 Verkehrsprognose 2030 – Wie viel Verkehr bringt die Zukunft? 54

11 Methodik zur Ermittlung des Erhaltungs- und Ersatzbedarfs 57

12 Methodik zur Bewertung von Aus- und Neubauprojekten 59

Anlage 1 – Projektlisten Straße 75

Anlage 2 – Projektlisten Schiene 155

Anlage 3 – Projektlisten Wasserstraße 171

Anlage 4 – Netzkategorisierung bei der Wasserstraße 179

Quellenverzeichnis 182

Abkürzungsverzeichnis 184

Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Ministers I

Zusammenfassung II

Inhaltsübersicht VII

Inhaltsverzeichnis VIII

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis X

Teil I: Ziele und Grundsätze der Bundesverkehrswegeplanung – Investitionen in eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur 1

1 Herausforderungen und Lösungsansätze – Wie finanzieren wir unsere Verkehrsinfrastruktur? 2

2 Aufgaben und Ziele der Bundesverkehrswegeplanung – Was wollen wir erreichen? 5

2.1 Warum eine Bundesverkehrswegeplanung? 5

2.2 Die Ziele des BVWP 2030 5

3 Rolle und Entstehungsprozess des BVWP 2030 – Was ist ein Bundesverkehrswegeplan? 7

3.1 Gegenstand und Grenzen des BVWP 7

3.2 Rolle des BVWP in der Infrastrukturplanung 7

3.3 Verfahren der BVWP-Aufstellung 8

3.4 Nationales Prioritätenkonzept für bedarfsgerechte Bundesverkehrswege 11

Teil II: Die Ergebnisse – 269,6 Mrd. Euro für ein zukunftsfähiges Verkehrsnetz 13

4 Finanzvolumen des BVWP 2030 im Überblick – Wie werden die Mittel verteilt? 14

5 Effekte der BVWP-Umsetzung – Welchen Nutzen stiften die Investitionen? 16

5.1 Leistungsfähiger und sicherer Personen- und Güterverkehr 16

5.2 Umweltverträglicher Personen- und Güterverkehr: Abgasemissionen, Lärm und Inanspruchnahme von Flächen 24

6 Investitionen in Erhaltung und Ersatz – Wie rüsten wir unser Bestandsnetz für die Zukunft? 26

6.1 Bundesfernstraßen 26

6.2 Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes 27

6.3 Bundeswasserstraßen 30

7 Investitionen in Aus- und Neubau – Wie entwickeln wir unser Verkehrsnetz weiter? 33

7.1 Mittelverteilung zwischen den Verkehrsträgern anhand von Investitionsszenarien 33

7.2 Bundesfernstraßen ... 35
7.3 Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes ... 39
7.4 Bundeswasserstraßen ... 41
8 Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung – Wie können Bürger, Fachwelt und Verwaltung die BVWP-Aufstellung mitgestalten? ... 44
8.1 Konzept der Öffentlichkeitsbeteiligung ... 44
8.2 Prozessbegleitende Beteiligungsinstrumente ... 45
8.3 Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des BVWP 2030 ... 45
9 Verkehrsinfrastruktur jenseits des BVWP – Wie entwickeln wir unser Verkehrssystem zusätzlich weiter? ... 47
9.1 Moderne Straßen intelligent nutzen ... 47
9.2 Digitale Technik im Schiffs- und Schienenverkehr ... 47
9.3 Nachhaltige, ökologische und sichere Mobilität ... 48
9.4 Stärkung des Güterverkehrs ... 50
9.5 Innovative Konzepte für den Verkehrsstandort Deutschland ... 51

Teil III: Die wissenschaftlichen Grundlagen – Methodische Basis für einen transparenten BVWP ... 53

10 Verkehrsprognose 2030 – Wie viel Verkehr bringt die Zukunft? ... 54
10.1 Grundannahmen und Prognoseverfahren ... 54
10.2 Wesentliche Ergebnisse ... 54
11 Methodik zur Ermittlung des Erhaltungs- und Ersatzbedarfs ... 57
12 Methodik zur Bewertung von Aus- und Neubauprojekten ... 59
12.1 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A) ... 59
12.2 Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B) ... 62
12.3 Raumordnerische Beurteilung (Modul C) ... 65
12.4 Städtebauliche Beurteilung (Modul D) ... 67
12.5 Weitere Analysen ... 69

Anlage 1 – Projektlisten Straße ... 75
Anlage 2 – Projektlisten Schiene ... 155
Anlage 3 – Projektlisten Wasserstraße ... 171
Anlage 4 – Netzkategorisierung bei der Wasserstraße ... 179

Quellenverzeichnis ... 182
Abkürzungsverzeichnis ... 184

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Bundesverkehrswegeplanung im Überblick ... 8
Abbildung 2: Gesamtprozess des BVWP 2030 ... 10
Abbildung 3: Priorisierungsschritte im BVWP 2030 ... 11
Abbildung 4: BVWP-Volumen nach Verwendung ... 15
Abbildung 5: Engpassanalyse Straße – Bezugsfall ... 18
Abbildung 6: Engpassanalyse Straße – Zielnetz ... 19
Abbildung 7: Engpassanalyse Schiene – Bezugsfall ... 20
Abbildung 8: Engpassanalyse Schiene – Zielnetz ... 21
Abbildung 9: Engpassanalyse Wasserstraße – Bezugsfall ... 22
Abbildung 10: Engpassanalyse Wasserstraße – Zielnetz ... 23
Abbildung 11: Altersstruktur ausgewählter Anlagen an den Bundeswasserstraßen ... 31
Abbildung 12: Übersicht zur Öffentlichkeitsbeteiligung ... 44
Abbildung 13: Prognose der Hafenumschläge deutscher Seehäfen bis 2030 ... 55
Abbildung 14: Veränderung von Verkehrsaufkommen und Einwohnerentwicklung 2030 gegenüber 2010 ... 56
Abbildung 15: Struktur und Bestandteile der raumordnerischen Beurteilung ... 65
Abbildung 16: Bewertung der Luftliniengeschwindigkeit Oberzentrum – Oberzentrum im Schienenpersonenverkehr ... 66
Abbildung 17: Räumliche Ausprägungen von Erreichbarkeitsdefiziten im Schienenpersonenverkehr ... 67
Abbildung 18: Netzkategorisierung unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose 2030 ... 181

Tabelle 1: „Neue Generation“ ÖPP-Projekte Straße ... 4
Tabelle 2: Übergeordnete und abgeleitete Ziele bzw. Lösungsstrategien für den BVWP 2030 ... 6
Tabelle 3: Gesamtvolumen des BVWP 2030 nach Verkehrsträger und Verwendungsart ... 14
Tabelle 4: Entwicklung der sanktionsbewährten Qualitätskennzahlen im Bestandsnetz Schiene seit 2008 ... 29
Tabelle 5: Ersatzinvestitionen in das Schienennetz gemäß LuFV II, Angaben in Mio. € ... 30
Tabelle 6: Zustand ausgewählter Bauwerkstypen an den Bundeswasserstraßen ... 32

Tabelle 7: Investitionsvolumina der drei Investitionsszenarien anhand der Investitionsvolumen des BVWP-Entwurfs vom 16.03.2016 33

Tabelle 8: Gesamtplanwirkung der Investitionsszenarien (siehe Tabelle 7) 34

Tabelle 9: Verteilung der Investitionsvolumina Aus- und Neubau für den BVWP 2030, in Mrd. € 35

Tabelle 10: Aufteilung der Investitionen (in Mio. €) in Bundesfernstraßen in Dringlichkeitsstufen 37

Tabelle 11: Aufteilung der Investitionen für Aus- und Neubauprojekte in Bundesfernstraßen (Gesamtkosten des Bundes ohne Kosten Dritter) nach Bundesländern (in Mio. €) 38

Tabelle 12: Übersicht zu den Neu- und Ausbauprojekten im Bereich Bundesfernstraßen (VB/VB-E sowie Laufende und fest disponierte Projekte) 38

Tabelle 13: Investitionen in Bundesschienenwege in Dringlichkeitsstufen (in Mrd. €) 40

Tabelle 14: Übersicht zu den Neubauvorhaben im Bereich Bundesschienenwege (VB/VB-E) 40

Tabelle 15: Investitionen in Bundeswasserstraßen in Dringlichkeitsstufen (in Mio. €) 43

Tabelle 16: Übersicht zu den Neubauvorhaben im Bereich Bundeswasserstraßen (VB/VB-E) 43

Tabelle 17: Entwicklung der Transportleistung im Güterverkehr nach Verkehrsträgern 55

Tabelle 18: Entwicklung der Verkehrsleistung im motorisierten Personenverkehr nach Verkehrsträgern 56

Tabelle 19: Nutzen- und Kostenkomponenten der Bewertungsmethodik des BVWP 2030 59

Tabelle 20: Übersicht zu den nicht-monetarisierten Umweltkriterien 63

Tabelle 21: Bewertungspunkte je Ergebnisklasse, aufgeteilt nach Gewichtung der Kriterien 63

Tabelle 22: Bewertungsrahmen für die Gesamtbewertung der Einzelprojekte 64

Tabelle 23: Bewertungsrahmen zur Bewertung der Gesamtplanauswirkungen 64

Tabelle 24: Bewertungsmatrix für die städtebauliche Bedeutung von Straßenbauvorhaben 68

Tabelle 25: Kriterien für die Netzkategorisierung bei den Bundeswasserstraßen 180

Teil I:
Ziele und Grundsätze der Bundesverkehrswegeplanung – Investitionen in eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur

1 | Herausforderungen und Lösungsansätze – Wie finanzieren wir unsere Verkehrsinfrastruktur?

Privat wie beruflich sind die Menschen in Deutschland immer mehr in Bewegung. Unsere Lebensentwürfe verlangen heute mehr denn je nach ungehinderter Mobilität. Als Exportnation, als Hochtechnologie- und Transitland ist Deutschland auf einen reibungslos funktionierenden Personen- und Güterverkehr zwingend angewiesen – denn Mobilität ist ein Standortfaktor erster Güte. Nur wenn wir den Bürgerinnen und Bürgern sowie der Wirtschaft ein leistungsfähiges Verkehrssystem bereitstellen, sind die Chancen des Fortschritts und der Globalisierung mittel- und langfristig für uns nutzbar. Moderne Mobilität ist Voraussetzung für eine moderne Gesellschaft, für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und Wohlstand.

Deutschland verfügt über eines der am besten ausgebauten Verkehrsnetze weltweit. Dieses gilt es, trotz zukünftig weiter steigender Verkehrsnachfrage in einem guten Zustand zu erhalten. Hinzu kommen sich verändernde Verkehrsbedürfnisse und demographische Entwicklungen, die vielerorts Erweiterungs- und Optimierungsbedarf in den Netzen mit sich bringen.

Die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beauftragte Verkehrsprognose 2030 – siehe im Detail Kapitel 10 – sieht bis 2030 einen **Anstieg der Verkehrsleistung im Personenverkehr** (die Anzahl der Reisenden multipliziert mit der von ihnen im Durchschnitt zurückgelegten Strecke) um insgesamt 12,2 % gegenüber 2010 vorher. Dies entspricht einem jährlichen Wachstum von 0,6 %.

Noch deutlich stärker wird das voraussichtliche **Wachstum im Güterverkehr** ausfallen. Um 38 % soll die Transportleistung auf der deutschen Verkehrsinfrastruktur im Prognosezeitraum ansteigen, d. h. die Masse der transportierten Güter multipliziert mit der von ihnen zurückgelegten Strecke. Haupttreiber dieser Entwicklung ist eine deutliche Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs. Alle Verkehrsträger werden voraussichtlich mit einem starken Wachstum konfrontiert. Besonders die Schiene sieht sich mit einem erwarteten Zuwachs von 42,9 % großen Herausforderungen gegenüber. An vielen Stellen der Netze besteht daher ein **Bedarf für Aus- und Neubauvorhaben**.

Aktuelle **Prognosen zum Erhaltungs- und Ersatzbedarf** für die Verkehrsinfrastruktur zeigen zudem, dass zukünftig mehr als bisher investiert werden muss, um das bestehende Verkehrswegenetz nicht zu verschleißen, sondern auf hohem Niveau zu erhalten.

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur stehen aufgrund der begrenzten Haushaltsmittel des Bundes und der verfassungsrechtlichen Vorgaben der Schuldenbremse in Konkurrenz zu anderen staatlichen Aufgaben. **Die in der Vergangenheit verfügbaren Finanzmittel reichen nicht aus**, um alle verkehrspolitisch bzw. gesamtwirtschaftlich sinnvollen Aus- und Neubauvorhaben zeitnah zu realisieren und zugleich den Substanzerhalt des Gesamtnetzes sicherzustellen.

Welche Folgen ergeben sich daraus für die Verkehrsinfrastrukturpolitik? Erhaltung und Ersatz sowie die Weiterentwicklung einer nachhaltig leistungsfähigen Infrastruktur sind prioritäre politische Aufgaben. Hierfür müssen neben der herkömmlichen Haushaltsfinanzierung auch andere Säulen der Infrastrukturfinanzierung genutzt werden.

Die verfügbaren Gelder müssen zudem zielgerichteter als in der Vergangenheit eingesetzt werden. Die Investitionsentscheidungen des Bundes werden daher auf die Bereiche Erhaltung bzw. Ersatz sowie die Engpassbeseitigung in hoch belasteten Korridoren fokussiert. Nur wenn der Anstieg der verfügbaren Finanzmittel gegenüber dem BVWP 2003 und deren effiziente Verteilung Hand in Hand gehen, wird eine langfristig tragfähige Infrastrukturentwicklung gelingen. Eine klare Priorisierung und eine damit verbundene effiziente Mittelverteilung bei den Investitionen des Bundes in die Verkehrsinfrastruktur tragen dazu bei, dass in der Konkurrenz zu anderen Aufgaben des Bundes die Akzeptanz für den Investitionshochlauf steigt.

Mit einem **5-Punkte-Investitionshochlauf** hat die Bundesregierung im Herbst 2014 eine nachhaltige Investitionswende angestoßen. Die Bausteine des Hochlaufs sind zusätzliche Haushaltsmittel für die Verkehrsinfrastruktur sowie der Ausbau der Nutzerfinanzierung und die stärkere Einbindung von privatem Kapital bei Investitionen des Bundes. Zudem werden eine klare Prioritätensetzung bei Infrastrukturvorhaben und das Prinzip „Erhalt vor Neubau“ verfolgt. Für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur bedeutet dies im Einzelnen:

Der Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode sieht vor, die Mittel für die Verkehrsinfrastruktur substanziell zu erhöhen. Dieses ambitionierte Vorhaben konnte umgesetzt werden. Für dringend notwendige Investitionen werden bis 2017 insgesamt **5 Mrd. € zusätzlich** mobilisiert, davon 3,6 Mrd. € für Bundesfernstraßen, 1,05 Mrd. € für Schienenwege und 350 Mio. € für Wasserstraßen. Diese zusätzlichen Investitionen sollen verstetigt werden. Im November 2014 hat die Bundesregierung beschlossen, für die Jahre 2016 bis 2018 ein 10-Mrd.-€-Paket für Zukunftsinvestitionen aufzulegen. Hieraus fließen **zusätzliche rd. 3,1 Mrd. €** in die Verkehrsinvestitionen des Bundes.

Gegenüber 2014 steigen die Investitionen in die Infrastruktur bis zum Jahr 2018 somit um rd. 40 %. auf ca. 14 Mrd. € pro Jahr.

Um eine nachhaltige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und eine möglichst umfassende Planungssicherheit zu gewährleisten, werden die klassischen Investitionsmittel im Verkehrshaushalt, die in einem Kalenderjahr nicht ausgegeben wurden, ungekürzt auch im nächsten Jahr zur Verfügung gestellt. Zwischen den Verkehrsträgern wird außerdem eine wechselseitige Deckungsfähigkeit der Investitionen ermöglicht.

Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere von Projekten des Bundes, wird durch EU-Mittel für die **Transeuropäischen Netze (TEN)** ergänzt. Bisher hat Deutschland in der laufenden Förderperiode von 2014 bis 2020 rd. 1,6 Mrd. € erhalten, vorwiegend für Investitionen in Schienen- und Wasserstraßenprojekte.

Zur Schließung der aus der Lkw-Mautsatzabsenkung zum Januar 2015 resultierenden Einnahmelücke und zur Sicherstellung der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur wurde und wird die **Mautpflicht für Lkw** ausgeweitet. Seit Juli 2015 wird die Maut auf zusätzlichen 1.100 km Bundesstraßen erhoben, seit Oktober 2015 werden zudem auch Fahrzeuge zwischen 7,5 und 12 Tonnen zulässigen Gesamtgewichts in das Mautsystem einbezogen. Die im Koalitionsvertrag vorgesehene Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen soll im Jahr 2018 in Kraft treten.

Zur Finanzierung des Erhalts und des Ausbaus des Autobahnnetzes werden wir mit der **Infrastrukturabgabe** zudem einen angemessenen Beitrag zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur von den Haltern von nicht in Deutschland zugelassenen Pkw erheben. Die Nettoeinnahmen aus der Nutzerfinanzierung werden ohne Abstriche der Verkehrsinfrastruktur zugeführt.

Bei der Verwirklichung von Vorhaben des Bedarfsplans kommen alternative Beschaffungsformen zur Anwendung. Im Bundesfernstraßenbereich werden seit 2005 kontinuierlich Projekte in Öffentlich-Privaten-Partnerschaften (ÖPP) auf den Weg gebracht. Die für ÖPP-Projekte typische Lebenszyklusbetrachtung, d. h. Bauen, Betreiben, Erhalten (jeweils einschließlich Planung und Management) und anteiliges Finanzieren „aus einer Hand“, verbunden mit einem Risikotransfer, bietet bei geeigneten Vorhaben einen Anreiz zur schnellen und effizienten Leistungserbringung.

Mit den vier Pilotprojekten der 1. Staffel (2005 bis 2009) wurde ÖPP als Beschaffungsvariante im Bundesfernstraßenbereich entwickelt. Weitere neun ÖPP-Projekte der 2. Staffel[1] mit fortgeschriebenen Projektstrukturen sind derzeit entweder bereits realisiert, in der baulichen Umsetzung, im Vergabeverfahren oder noch in der Vorbereitungsphase (drei Projekte: A 1/A 30 Münster – AK Lotte/Osnabrück – Rheine, A 44 Diemelstadt – Kassel-Süd und A 61, A 650/A 65 AS Worms – Landesgrenze Rheinland-Pfalz/Baden-Württemberg). Bei den Projekten, die sich noch in der Vorbereitungsphase befinden, werden die ÖPP-Vergabeverfahren schnellstmöglich – jeweils abhängig von der Baurechtsschaffung durch die Länder und dem Nachweis der Wirtschaftlichkeit – gestartet. Die EU fördert ÖPP-Projekte durch unterschiedliche Instrumente der Europäischen Investitionsbank.

Ende April 2015 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Abstimmung mit dem Bundesministerium der Finanzen eine „Neue Generation“ mit 11 ÖPP-Projekten bekannt gegeben, die neben dem Autobahnausbau auch Erhaltungs- und Lückenschlussprojekte, wie auch erstmalig Bundesstraßenprojekte enthält. Ziele der „Neuen Generation“ ÖPP sind, notwendige Straßenbaumaßnahmen schneller und effizienter umzusetzen, Stau und den durch Stau verursachten volkswirtschaftlichen Schaden zu minimieren, den Lebenszyklusansatz für Bau, Erhaltung, Betrieb und anteilige Finanzierung weiterzuverfolgen sowie die Einbindung von privatem Kapital auch durch institutionelle Anleger und Projektanleihen zu ermöglichen.

Bei der „Neuen Generation“ ÖPP handelt es sich um folgende elf Projekte, wobei künftige Änderungen oder Ergänzungen der Liste nicht ausgeschlossen sind (siehe Tabelle 1)[2].

1 Bei der Umsetzung der ÖPP-Projekte der 2. Staffel wurde der Vergütungsmechanismus vereinfacht. So erfolgt bei einem ÖPP-Projekt der 2. Staffel die Vergütung über einen Einheitsmautsatz, sodass der Private pro mautpflichtigem Fahrzeugkilometer eine im Wettbewerb ermittelte Einheitsmaut erhält. Weitere ÖPP-Projekte der 2. Staffel sind als Verfügbarkeitsmodelle ausgestaltet, sodass sich die Vergütung nach der Verfügbarkeit der Vertragsstrecke für die Verkehrsteilnehmer richtet und damit nicht mehr verkehrsmengenabhängig ist.

2 Der Start der ÖPP-Vergabeverfahren und die genauen Projektzuschnitte hängen insbesondere von der Schaffung des Baurechts durch die Straßenbauverwaltung der Länder und dem Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen ab.

Land	Projektbeschreibung
Baden-Württemberg	A 6, AK Weinsberg – AK Feuchtwangen/Crailsheim (Sechsstreifiger Ausbau)
Bayern	A 3, AK Biebelried – AK Fürth/Erlangen (Sechsstreifiger Ausbau)
Bayern	A 8, Rosenheim – Bundesgrenze Deutschland/Österreich (Sechsstreifiger Ausbau)
Brandenburg	A 10/A 24, AS Neuruppin (A 24) – AD Pankow/LGr BB (A 10) (Sechsstreifiger Ausbau (A 10) und grundhafte Erneuerung (A 24))
Hessen	A 49 Kassel-West – Anschluss A 5 (Vierstreifiger Ausbau von AS Schwalmstadt bis Anschluss A 5)
Niedersachsen	E 233 (Bundesstraße), AS Meppen (A 31) – AS Cloppenburg (A 1) (Vierstreifiger Ausbau)
Niedersachsen/Hamburg	A 26, Hamburg (A1) – Rübke (Vierstreifiger Neubau inkl. Hafenquerspange (Lückenschluss), vorgesehen als Modell nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz)[3]
Nordrhein-Westfalen	A 57, AK Köln/Nord – AK Moers (Sechsstreifiger Ausbau)
Schleswig-Holstein/Niedersachsen	A 20, Elbquerung (Neubau, vorgesehen als Modell nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz)
Thüringen	A 4, AS Gotha – Landesgrenze Thüringen/Sachsen (Erhaltung)
Thüringen	B 247, Bad Langensalza – A 38 (Zwei- bis vierstreifiger Neubau)

Tabelle 1: „Neue Generation“ ÖPP-Projekte Straße

Im Bundeshaushalt stehen für verschiedene Aufgaben im Bereich der Verkehrsinvestitionen zudem **weitere Finanzierungsquellen** zur Verfügung. Hervorzuheben sind hier die Regionalisierungsmittel, die zur Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs vom Bund an die Länder fließen. Hinzu kommen Bundesmittel auf Grundlage des Entflechtungs- und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden eingesetzt werden.

3 Bei dem F-Modell nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz baut, betreibt und erhält ein Privater einen Streckenabschnitt und erhält das Recht, von allen Nutzern (Lkw und Pkw) selbst Maut zu erheben. Das F-Modell ist beschränkt auf Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Autobahnen und Bundesstraßen sowie mehrstreifige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr.

2 | Aufgaben und Ziele der Bundesverkehrswegeplanung – Was wollen wir erreichen?

2.1 | Warum eine Bundesverkehrswegeplanung?

Der Bund, die Länder, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen und zahlreiche weitere Akteure arbeiten kontinuierlich an der **Identifizierung und Behebung von Mängeln im Verkehrsnetz**. Hierzu sind vielerorts auch infrastrukturelle Lösungen zu entwickeln.

Die öffentlichen Mittel für den Aus- und Neubau von Verkehrswegen müssen dabei verantwortungsvoll und dem Gemeinwohl dienend eingesetzt werden. Aus diesem Grund muss sorgfältig geplant werden, welche Verkehrsinvestitionen am sinnvollsten für die Allgemeinheit und demnach am dringlichsten zu realisieren sind. Unser wichtigstes Steuerungsinstrument hierfür ist die verkehrsträgerübergreifende Bundesverkehrswegeplanung, deren Ergebnisse etwa alle zehn Jahre in einem **Bundesverkehrswegeplan (BVWP)** dokumentiert werden.

Der letzte BVWP stammt aus dem Jahr 2003, der vorhergehende wurde nach der Wiedervereinigung Deutschlands im Jahr 1992 beschlossen. Der nun vorliegende BVWP 2030 stellt wichtige verkehrspolitische Weichen für den **Planungshorizont bis 2030** und kommt damit einer zentralen verkehrspolitischen Forderung des Koalitionsvertrags der 18. Legislaturperiode nach.

Der Bund ist nach dem Grundgesetz verantwortlich für die **Finanzierung von Bau und Erhalt der Bundesverkehrswege**. Diese umfassen die Bundesautobahnen und Bundesstraßen – zusammen als Bundesfernstraßen bezeichnet –, die Bundesschienenwege und die Bundeswasserstraßen. Der BVWP fokussiert sich demnach auf diese Verkehrswege.

Die deutschen See- und Binnenhäfen, die Flughäfen sowie die Güterverkehrszentren zählen nicht zu den Bundesverkehrswegen. Planung, Bau und Unterhaltung dieser Anlagen liegen in den Händen der Länder, Kommunen oder privater Betreiber. Der Bund ist jedoch zuständig für die Anbindung dieser Anlagen an das Netz der Bundesverkehrswege und stellt hierfür Mittel zur Verfügung. Unabhängig von der Zuständigkeit bezieht der Bund in seine Planungen stets alle Verkehrsträger und deren Verzahnung mit ein.

2.2 | Die Ziele des BVWP 2030

Für die erfolgreiche Ausgestaltung eines Bundesverkehrswegeplans ist es unerlässlich, von vornherein klare Ziele zu definieren, die mithilfe dieses Planungsinstruments erreicht werden sollen. Bei der Aufstellung des BVWP 2030 wird zwischen den **übergeordneten Zielen** der Verkehrspolitik, die sich aus verkehrs- und umweltpolitischen Programmen ergeben, und den daraus entwickelten **abgeleiteten Zielen bzw. Lösungsstrategien** unterschieden, die der Bundesverkehrswegeplan konkret verfolgen kann. Letztere sind die Grundlage für die Priorisierungsstrategie des BVWP 2030.

Der BVWP 2030 richtet seinen Fokus primär auf diejenigen Ziele der Verkehrspolitik, die durch die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur konkret beeinflusst werden können. So sind eine reibungslose Mobilität im Personenverkehr und ein leistungsfähiger Güterverkehr elementar von einer starken Infrastruktur abhängig. Sie ist die zentrale Voraussetzung für einen ungehinderten Verkehrsfluss auf allen Verkehrsträgern.

Aspekte der Verkehrssicherheit sowie des Klima-, Umwelt- und Lärmschutzes werden ebenfalls in den Bewertungen des BVWP abgebildet. Gleichwohl stellt die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur nicht in erster Linie eine Maßnahme des Natur- und Umweltschutzes dar. Für die Senkung der CO_2-Emissionen stehen z. B. effizientere nicht-infrastrukturelle Maßnahmen wie eine verbesserte Kraftstoffeffizienz bereit. Jedoch geht es in diesem Zusammenhang auch um eine Stärkung der umweltverträglichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße und eine Verlagerung der Verkehre, ohne die Bedeutung der Straße für das Gesamtsystem infrage zu stellen.

Die Ziele des BVWP 2030 wurden wie in der Vergangenheit im Vorfeld der Projektbewertungen bewusst nicht quantifiziert. Für einige Ziele existieren keine Vorgaben, z. B. für weniger Staustunden, für andere Ziele gibt es zwar Zielwerte, die sich allerdings auf die Verkehrspolitik im Allgemeinen und nicht explizit auf die Verkehrsinfrastruktur beziehen, u. a. eine Senkung des Endenergieverbrauchs im Verkehr um 10 % bis 2020 gegenüber 2005. Basierend auf den Bewertungsergebnissen erfolgte daher stattdessen eine Zielabwägung unter Berücksichtigung der übergeordneten Ziele im Zuge der Mittelaufteilung auf die Verkehrsträger, auf die in Abschnitt 7.1 eingegangen wird.

Tabelle 2 gibt einen Überblick über die übergeordneten Ziele des BVWP 2030 und die daraus abgeleiteten Ziele und Lösungsstrategien des neuen Bundesverkehrswegeplans.

Übergeordnete Ziele	Abgeleitete Ziele u. Lösungsstrategien für den BVWP 2030
Mobilität im Personenverkehr ermöglichen	• Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz • Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Verbesserung von Erreichbarkeiten/Anbindungsqualität
Sicherstellung der Güterversorgung, Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen	• Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz • Transportkostensenkungen • Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Erhöhung der Zuverlässigkeit von Transporten • Verbesserung der Anbindungen von intermodalen Drehkreuzen (z. B. Flughäfen, Seehäfen, KV-Terminals)
Erhöhung der Verkehrssicherheit	• Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz • Verlagerung auf Teilnetze und Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit
Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen	• Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger • Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz
Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft	• Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs • Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume
Verbesserung der Lebensqualität einschließlich der Lärmsituation in Regionen und Städten	• Lärmvermeidung und Lärmminderung • Entlastung von Orten und Menschen/Erschließung städtebaulicher Potenziale

Tabelle 2: **Übergeordnete und abgeleitete Ziele bzw. Lösungsstrategien für den BVWP 2030**

3 | Rolle und Entstehungsprozess des BVWP 2030 – Was ist ein Bundesverkehrswegeplan?

3.1 | Gegenstand und Grenzen des BVWP

Der Bundesverkehrswegeplan gilt für den Planungshorizont von 2016 bis 2030 und umfasst sowohl anfallende **Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen** als auch **Aus- und Neubauprojekte** auf den Verkehrsnetzen der Straße, Schiene und Wasserstraße in der Zuständigkeit des Bundes. Bei Aus- und Neubaumaßnahmen konzentriert sich der BVWP auf die Bewertung von Vorhaben, die großräumig wirksam sind sowie eine **wesentlich kapazitätssteigernde** bzw. **qualitätsverbessernde Wirkung** entfalten.

Die Rolle des Bundes bei der Weiterentwicklung der Verkehrsnetze entspricht der eines Maklers zwischen verschiedenen Interessen. Er bildet im BVWP schwerpunktmäßig ab, ob erwogene Aus- und Neubauprojekte gesamtwirtschaftlich sinnvoll und notwendig sind.

Mit seinem Fokus auf die gesamtwirtschaftlich bedeutsamsten Projektvorschläge ist der BVWP das wichtigste Instrument für die Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes, nicht aber das einzige. Deswegen ist es nicht Anspruch des BVWP, sämtliche Infrastrukturplanungen zu untersuchen.

Investitionen, die nicht in seinem Blick stehen, sind beispielsweise Maßnahmen der Lärmsanierung, Lkw-Parkflächen auf Bundesautobahnen, Radwege in der Baulast des Bundes, Bahnübergänge und Überführungen oder Um- und Ausbaumaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, wie z. B. der Ausbau von Bundesstraßen von zwei auf drei Fahrstreifen.

Diese übrigen Investitionen werden in separaten Planungen – zum Teil durch die Länder oder Kommunen – oder gesonderten Programmen (z. B. Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr, Nationales Lärmschutzpaket II, IVS-Aktionsplan) behandelt. Die Maßnahmen können außerhalb des BVWP bzw. des Bedarfsplans umgesetzt werden. Dennoch wird auf sie im Rahmen eines Überblicks über die Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes in Kapitel 9 kurz eingegangen.

3.2 | Rolle des BVWP in der Infrastrukturplanung

Der **Bundesverkehrswegeplan** selbst wird vom BMVI mit gutachterlicher Unterstützung auf Basis von ihm übermittelten Projektvorschlägen erarbeitet und von der Bundesregierung im Kabinett beschlossen. Er steckt den Rahmen für die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes ab. Allerdings ist der vom Bundeskabinett verabschiedete BVWP weder Finanzierungsplan, noch hat er Gesetzescharakter.

Auf Grundlage des BVWP werden die Entwürfe der Bedarfspläne für die einzelnen Verkehrsträger aufgestellt und ebenfalls im Bundeskabinett beschlossen. Als Anlage der jeweiligen **Ausbaugesetze** werden die Bedarfsplanentwürfe anschließend in den Deutschen Bundestag eingebracht und von diesem verbindlich beschlossen. Der BVWP und die Bedarfspläne sind aufgrund von möglichen Änderungen im Rahmen der Parlamentsbefassung in der Regel nicht vollständig deckungsgleich. Die Bedarfspläne sind es, die abschließend festlegen, welche Verkehrsinfrastrukturprojekte in welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen.

Der Bundesverkehrswegeplan hat solange Bestand, bis er durch einen neuen BVWP ersetzt wird. Als Planungshorizont wird für den BVWP 2030 das Jahr 2030 angesetzt. Alle fünf Jahre werden aufgrund gesetzlicher Regelungen **Bedarfsplanüberprüfungen** durchgeführt. Damit soll festgestellt werden, ob die Bedarfspläne der einzelnen Verkehrsträger an die aktuelle Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung angepasst werden müssen. Eventuelle neue Erkenntnisse aus den Projektplanungen werden ebenso berücksichtigt.

Auf den nachfolgenden Planungsstufen werden die Planungen des BVWP projektspezifisch von den jeweiligen Vorhabenträgern vertieft. Hierbei werden unabhängig von der BVWP-Bewertung je nach Erfordernis Raumordnungsverfahren, Linien- bzw. Trassenbestimmungsverfahren und Planfeststellungsverfahren durchlaufen und die Projekte bis zum Baurecht geführt. Zeitpunkt und Reihenfolge der Projektumsetzungen hängen letztlich von Dringlichkeit, Planungsstand und den verfügbaren Finanzmitteln ab.

Zur Realisierung des Ausbaus stellt das BMVI **Fünfjahrespläne** auf. Zuletzt wurde im März 2012 der verkehrsträgerübergreifend aufgestellte Investitionsrahmenplan (IRP) 2011 – 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes bekanntgegeben. Er enthält den Investitionsbedarf für die Erhaltung bzw. den Ersatz der Bestandsnetze, für die Fortführung der bereits im Bau befindlichen

Maßnahmen und für die Projekte mit weit fortgeschrittenem Planungsstand. Die jährliche Mittelbereitstellung für die Verkehrsinvestitionen wird mit dem Bundeshaushalt durch den Deutschen Bundestag beschlossen.

Die Zusammenhänge der einzelnen Elemente der Bundesverkehrswegeplanung von der Projektidee bis zum realisierten Infrastrukturvorhaben stellt Abbildung 1 grafisch dar.

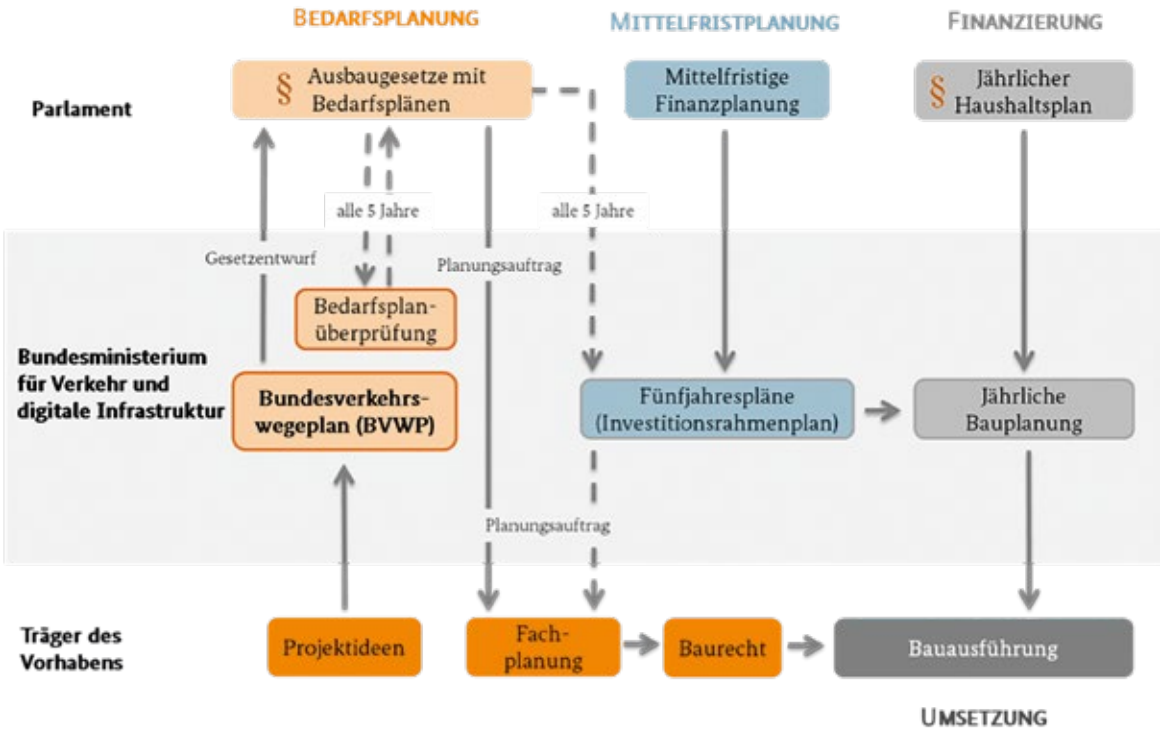


Abbildung 1: **Bundesverkehrswegeplanung im Überblick**

3.3 | Verfahren der BVWP-Aufstellung

Der Entwurf einer **Grundkonzeption des neuen Bundesverkehrswegeplans** wurde zwischen 2011 und Anfang 2013 durch das BMVI erarbeitet. Im Rahmen einer deutlich ausgeweiteten **Öffentlichkeitsbeteiligung** hatten anschließend Verbände und Bürger die Möglichkeit, Anregungen und Kritik an ihr zu äußern. Viele der eingegangenen Hinweise hat das BMVI vor der Veröffentlichung der Grundkonzeption des BVWP im April 2014 in diese übernommen. Verfahren und Erkenntnisgewinn aus der bisherigen sowie der Ablauf der noch ausstehenden Beteiligung der Öffentlichkeit sind in Kapitel 8 ausführlich dargestellt.

Für eine zielführende Verkehrsinfrastrukturplanung im Rahmen des BVWP 2030 war die möglichst verlässliche Vorhersage des zukünftigen Verkehrsaufkommens eine unabdingbare Voraussetzung. Da Infrastrukturprojekte im Verkehrsbereich einen langen Planungsvorlauf haben und ihre Realisierung in der Regel erneut viele Jahre in Anspruch nimmt, hat das BMVI für den Personen- und Güterverkehr eine **Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 2030** erstellen lassen. Auf ihre Ergebnisse wird in Kapitel 10 näher eingegangen. Während diese Prognose den zukünftigen verkehrspolitischen Gestaltungsrahmen insgesamt beschreibt, sucht der BVWP innerhalb dieser Rahmenbedingungen nach Lösungen für die infrastrukturellen Herausforderungen.

Der BVWP 2030 folgt dem zentralen Prinzip „Erhalt vor Aus- und Neubau“. Die notwendigen **Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen** in das bestehende Verkehrsnetz wurden prognostiziert und im voraussichtlich verfügbaren Gesamtbudget für die Verkehrsinfrastruktur explizit berücksichtigt. Die Methodik hierzu unterscheidet sich je nach Verkehrsträger und ist in Kapitel 11 dargestellt.

Für **Aus- und Neubauprojekte** wurden zwischen Ende 2012 und Anfang 2014 von zahlreichen Akteuren insgesamt **über 2.000 Projektvorschläge** eingebracht, von denen rd. 1.700 auf Bundesfernstraßen, rd. 400 auf Bundesschienenwege und rd. 50 auf Bundeswasserstraßen entfielen. Das BMVI hat den Projektanmeldern Engpassanalysen und Sonderuntersuchungen zur Verfügung gestellt, damit angemeldete Vorhaben gegenüber dem BVWP 2003 deutlich höhere Mindeststandards erfüllen konnten. Auch verstärkte Vor- und Plausibilitätsprüfungen sowie

Projektoptimierungen wurden durchgeführt. Die Projekte befanden sich dabei verkehrsträgerübergreifend in sehr unterschiedlichen Planungsstadien. Bewertet wurden im Anschluss alle Projektideen, bei denen nach einer Vorprüfung prinzipiell Aussicht auf Aufnahme in den BVWP 2030 bestand.

Um die knappen verfügbaren Finanzmittel effizient verteilen zu können, waren vergleichbare Maßstäbe bei der Beurteilung der Projektideen notwendig. Dafür ist das **Bewertungsverfahren** des BVWP 2030 gegenüber früheren Bundesverkehrswegeplänen umfassend methodisch weiterentwickelt worden. Die Projekte wurden in einem streng geregelten Verfahren in vier Bewertungsmodulen verglichen und schließlich selektiert.

Die Wirkungsanalyse eines einzelnen Projekts beruht auf dem Vergleich des sogenannten „Mit-Falls" (auch Planfall genannt) und des „Ohne-Falls" (auch Bezugsfall genannt). Das Ohne-Fall-Netz basiert auf dem heutigen Verkehrsnetz und umfasst weiterhin alle Projekte, die nicht noch einmal bewertet werden müssen. Das Mit-Fall-Netz entspricht dem Ohne-Fall-Netz, enthält aber zusätzlich das zu bewertende Verkehrsinfrastrukturprojekt. Mit- und Ohne-Fall unterscheiden sich damit nur durch das zu bewertende Projekt und die dadurch verursachten, veränderten Verkehrsströme. Im Vergleich zwischen Mit- und Ohne-Fall (Planfallberechnung) kann eine Projektidee hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile analysiert werden. Diese Vergleichsrechnung wird separat für jedes zu bewertende Projekt durchgeführt.

Das zentrale Modul stellt die **Nutzen-Kosten-Analyse (NKA)** dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle in Geldeinheiten darstellbaren positiven und negativen Projektauswirkungen gegenüberstellt. Projekte sind dann gesamtwirtschaftlich sinnvoll, wenn die Summe aller Nutzen größer als die Investitionskosten ist.

Es gibt jedoch auch Auswirkungen der Projekte, die nur schwer oder gar nicht in Geld ausgedrückt werden können, wie z. B. die Zerschneidung von Naturräumen. Diese Wirkungen wurden daher separat in den Modulen der **umwelt- und naturschutzfachlichen** sowie in **raumordnerischen** und **städtebaulichen Beurteilungen** untersucht. Details zu den Bewertungsverfahren in allen vier Modulen können Kapitel 12 entnommen werden.

Erwiesen sich Aus- und Neubaumaßnahmen als bauwürdig, wurden sie als Einzelprojekte oder – wo sinnvoll – als Projektbündel in den BVWP eingestellt. Dabei wurden sie gemäß dem vom BMVI entwickelten **Nationalen Prioritätenkonzept** in verschiedene Dringlichkeitskategorien eingeordnet.

Im Ergebnis des Gesamtprozesses, der in Abbildung 2 zusammengefasst ist, steht der nun vorliegende **Gesamtplan**, der den Erhaltungs- bzw. Ersatzbedarf als Gesamtsumme je Verkehrsträger sowie einzeln alle realisierungswürdigen Aus- und Neubauvorhaben auflistet. Die Umweltwirkungen bei Realisierung der Projekte des BVWP wurden in einem gesonderten **Umweltbericht**[4] nach den Anforderungen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) dargestellt, der zeitgleich mit dem BVWP-Entwurf veröffentlicht wurde.

Nach der **Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung** wird der BVWP im Kabinett beschlossen und die **Ausbaugesetze** mit den angehängten **Bedarfsplänen** in den Deutschen Bundestag eingebracht. Alle fünf Jahre werden diese dann im Rahmen von **Bedarfsplanüberprüfungen** auf Aktualität hin überprüft.

4 BMVI (Hrsg.) (2016): Strategische Umweltprüfung zum Bundesverkehrswegeplan 2030. Umweltbericht.

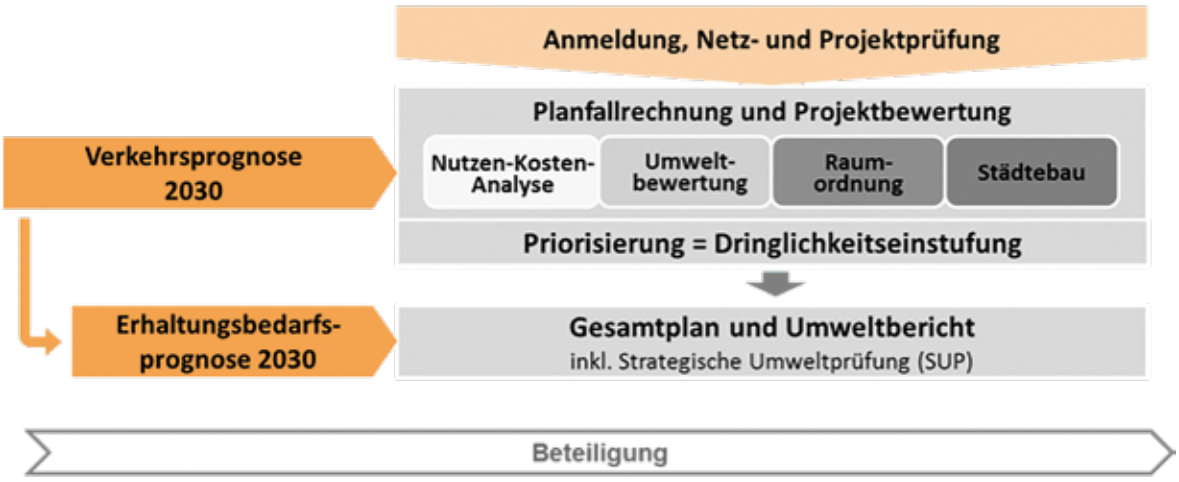


Abbildung 2: **Gesamtprozess des BVWP 2030**

Laufende und fest disponierte Vorhaben zügig umsetzen

Viele der noch nicht realisierten Projekte des BVWP 2003 sind zur Lösung der verkehrlichen Probleme im Netz weiterhin erforderlich. Einige Vorhaben sind angesichts geänderter Rahmenbedingungen jedoch weiterzuentwickeln bzw. sogar infrage zu stellen. Im BVWP 2030 wurden daher die noch nicht realisierten Projekte des BVWP 2003 nach aktualisierter Methodik erneut bewertet. Hiervon ausgenommen wurden nur die Vorhaben, die als bereits Laufend gelten. Dazu zählen Maßnahmen, die bereits im Bau sind bzw. in Kürze begonnen werden oder für die im Rahmen einer Öffentlich-Privaten Partnerschaft (ÖPP) ein Konzessionsvertrag besteht bzw. in Kürze bestehen wird.

Es wurden also auch solche Projekte noch einmal bewertet, die schon sehr weit geplant, teilweise sogar schon planfestgestellt sind. Dies war Grundvoraussetzung für eine ergebnisoffene und bedarfsorientierte Priorisierung. Jede Projektidee musste grundsätzlich unabhängig vom Anmelder oder dem Planungsstand beweisen, dass sie zur Lösung der drängenden Probleme der Verkehrssysteme beitragen kann.

Infrastrukturvorhaben bestehen darüber hinaus häufig aus mehreren Teilabschnitten, die oftmals nicht alle zeitgleich realisiert werden. Mitunter stiften einzelne Teilstrecken jedoch bereits vor der vollständigen Realisierung eines Gesamtvorhabens einen Nutzen für die Verkehrsteilnehmer. In solchen Fällen wurde nach einer Einzelfallprüfung entschieden, ob noch nicht begonnene Abschnitte konkreter Projekte erneut in die Bewertung des BVWP einzubeziehen waren.

3.4 | Nationales Prioritätenkonzept für bedarfsgerechte Bundesverkehrswege

Die im BVWP untersuchten Projekte konkurrieren nicht nur untereinander, sondern auch mit Vorhaben aus anderen öffentlichen Sektoren um knappe Finanzmittel. Zahlreiche wirtschaftlich sinnvolle Vorhaben können daher voraussichtlich nicht bis zum Jahr 2030, dem Planungshorizont des BVWP 2030, realisiert bzw. zumindest begonnen werden. Es gilt daher, die bewerteten Vorhaben auf Basis fachlich fundierter, klarer und nachvollziehbarer Kriterien in verschiedene Dringlichkeitskategorien einzuordnen.

Das vom BMVI erarbeitete nationale Prioritätenkonzept garantiert, dass ein Großteil der für Aus- und Neubau verfügbaren Finanzmittel in **großräumig bedeutsame Projekte** fließt. Künftig werden verkehrsträgerübergreifend mindestens 80 % der Mittel für Aus- und Neubau für großräumig bedeutsame Projekte bereitstehen.

Während bei den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße nahezu alle Projekte als großräumig bedeutsam gelten, waren beim Verkehrsträger Straße die Projekte vorab auf ihre räumliche Verbindungsfunktion hin näher zu untersuchen.[5] Die Zuordnung von Bundesfernstraßen zu den Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1 basiert auf der Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN) und wurde mit den Ländern abgestimmt.

Ziel der Priorisierungsstrategie ist es, die verfügbaren Finanzmittel möglichst **wirtschaftlich** und **bedarfsgerecht** einzusetzen. Drei Schritte wurden hierzu durchgeführt, anhand derer die voraussichtlich verfügbaren Investitionsmittel im Geltungszeitraum des BVWP 2030 effizient auf die einzelnen Verkehrsinfrastrukturbereiche verteilt wurden. Diese sind in Abbildung 3 zusammengefasst.

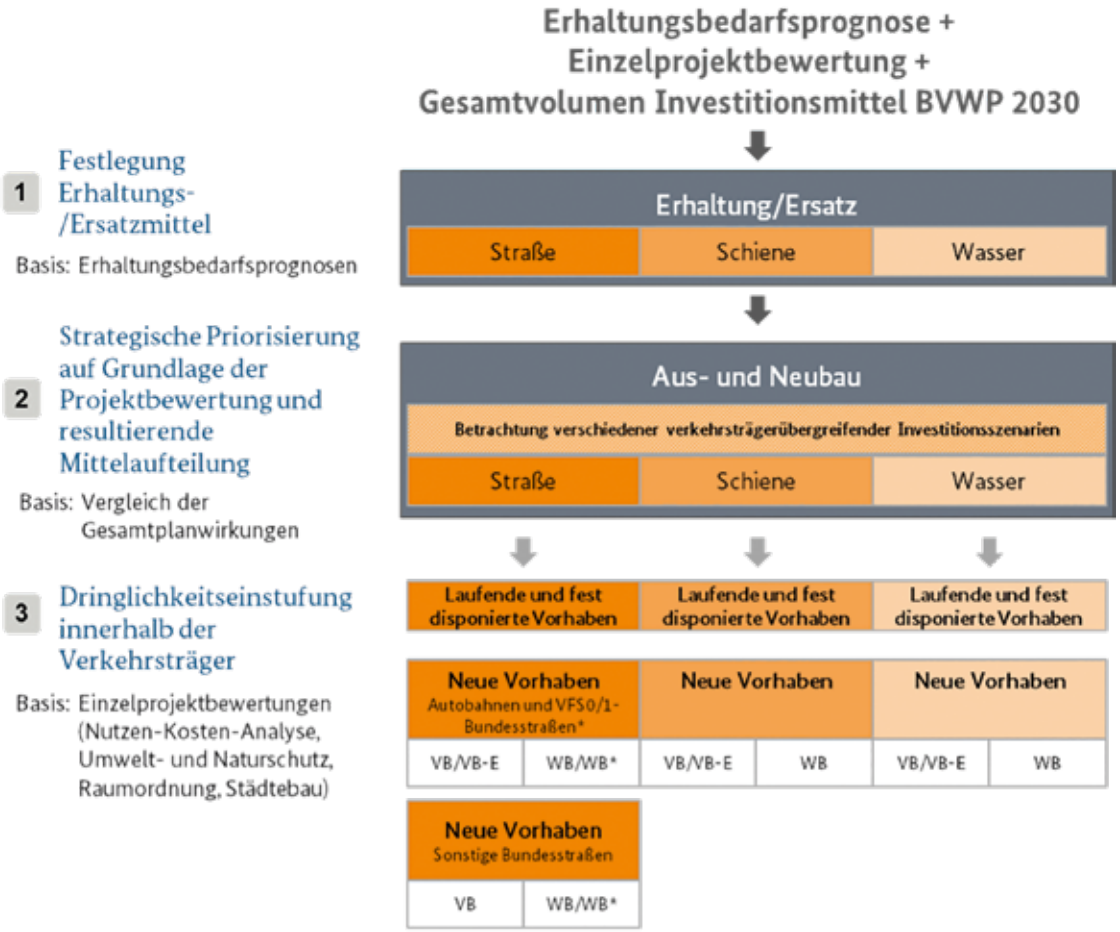


Abbildung 3: **Priorisierungsschritte im BVWP 2030**

5 Grundlage bildete das Gutachten „Ableitung von Vorgaben zur Bestimmung der maßgebenden Verbindungsfunktionsstufe und von Qualitätsstufen zur Bewertung der verbindungsbezogenen Angebotsqualitäten in Straßennetzen". Die Ergebnisse sind in einer Karte mit dem Bundesfernstraßennetz festgehalten (veröffentlicht auf www.bmvi.de).

Zunächst wurden die bis 2030 notwendigen **Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen** in die bestehenden Netze der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße ermittelt und als unverzichtbare Ausgaben in das verfügbare Gesamtbudget eingestellt. Hierzu wurden Erhaltungsbedarfsprognosen erstellt bzw. für die Schiene auf Basis der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) fortgeschrieben. Eine maßnahmenscharfe Betrachtung der Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen im BVWP erfolgte nicht. Das wichtige Ziel, der Erhaltung bzw. dem Ersatz der Bestandsnetze Vorrang zu geben, wurde umgesetzt.

Im zweiten Schritt war es notwendig, die **Mittelaufteilung für Aus- und Neubaumaßnahmen auf die drei Verkehrsträger** zu definieren. Dafür wurde untersucht, wie sich die Gesamtwirkungen des Plans, z. B. die Summe der CO_2-Emissionen, in Abhängigkeit der Mittelaufteilung verändern. Auf Basis dieser Analyse wurde die strategische Mittelverteilung des BVWP 2030 festgelegt und jedem Verkehrsträger ein verfügbares Finanzvolumen für den Aus- und Neubau zugewiesen.

Im dritten Schritt erfolgte die **Dringlichkeitseinstufung** der einzelnen Projekte bei den einzelnen Verkehrsträgern. Zunächst wurden hierbei die einzelnen Projekte in Laufende bzw. fest disponierte und Neue Vorhaben aufgeteilt. Alle Laufenden und fest disponierten Vorhaben werden so schnell wie möglich fertiggestellt.

Für die Neuen Vorhaben gibt es im BVWP 2030 die Dringlichkeitsstufen **Vordringlicher Bedarf (VB) mit Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)** sowie **Weiterer Bedarf (WB) mit Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)**. Es ist vorgesehen, die Vorhaben des VB/VB-E im Geltungszeitraum des BVWP bis zum Jahr 2030 umzusetzen bzw. zu beginnen. Für Vorhaben des WB werden hingegen voraussichtlich erst nach 2030 Investitionsmittel zur Verfügung stehen. Die Kriterien zur Einstufung in die Dringlichkeitskategorien werden im Folgenden erläutert.

Vordringlicher Bedarf (VB) mit Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)
Wichtigstes Kriterium für die Einstufung der Vorhaben in die Dringlichkeitskategorie VB/VB-E ist das Ergebnis der **Wirtschaftlichkeitsuntersuchung**. Innerhalb dieser Vordringlichen Projekte sind Vorhaben mit VB-E gekennzeichnet, die aus fachlicher Sicht eine **besonders hohe verkehrliche Bedeutung** haben und deshalb frühzeitig umgesetzt werden sollen. Voraussetzung dafür ist ein in der Regel hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis und ein hoher Beitrag des Vorhabens zur Minderung bzw. Beseitigung von Engpässen. Projekte werden zudem nur dann in den VB-E eingestuft, wenn sie **keine hohe Umweltbetroffenheit** aufweisen bzw. wenn naturschutzfachliche Probleme bereits umfassend in Planfeststellungsverfahren abgearbeitet wurden. Dies soll dazu beitragen, dass die Vorhaben des VB-E zu einem möglichst frühen Zeitpunkt des Geltungszeitraums des BVWP 2030 begonnen bzw. umgesetzt werden können.

Die Einstufung von Vorhaben in den VB erfolgte jedoch nicht ausschließlich auf Grundlage der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Vielmehr werden zahlreiche Vorhaben mit einem vergleichsweise geringen Nutzen-Kosten-Verhältnis aufgrund ihrer raumordnerischen und/oder städtebaulichen Bedeutung in den Vordringlichen Bedarf eingestuft. Berücksichtigt werden zudem Synergien zwischen Erhaltungs- bzw. Ersatz- und Ausbauplanung. Ausbauprojekte, die gleichzeitig zur Beseitigung eines akuten Erhaltungs- bzw. Ersatzbedarfs beitragen, sollen vorranging umgesetzt werden. Dies erfolgt wie bei den Kriterien Raumordnung und Städtebau durch die Höherstufung dieser Projekte in den VB, wenn sie aufgrund ihres Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) eigentlich in den WB einzuordnen wären.

Weiterer Bedarf (WB/WB*)
In die Dringlichkeitskategorie WB/WB* werden Vorhaben eingestuft, denen ein grundsätzlicher verkehrlicher Bedarf zugeschrieben wird, deren Investitionsvolumen jedoch den voraussichtlich bis 2030 zur Verfügung stehenden Finanzrahmen überschreitet. Beim Verkehrsträger Straße sind innerhalb des Weiteren Bedarfs Vorhaben mit Planungsrecht als WB*-Projekte gekennzeichnet. Die Auftragsverwaltungen der Länder können die Projektplanung für Maßnahmen des WB* aufnehmen.
Die Kriterien zur Einstufung in den WB unterscheiden sich zwischen den Verkehrsträgern und sind im Kapitel 7 näher beschrieben.

Neben den dargelegten Priorisierungskriterien gab es bei den einzelnen Verkehrsträgern weitere Begründungen für die Einstufung von Vorhaben im BVWP 2030. Diese sind in den Abschnitten 7.2 (Straße), 7.3 (Schiene) und 7.4 (Wasserstraße) erläutert.

Teil II:
Die Ergebnisse – 269,6 Mrd. Euro für ein zukunftsfähiges Verkehrsnetz

4 | Finanzvolumen des BVWP 2030 im Überblick – Wie werden die Mittel verteilt?

Die Analysen zum BVWP 2030 zeigen eindeutig, dass ein hoher Bedarf besteht: Da zahlreiche Infrastrukturen in den nächsten Jahren altersbedingt einen sanierungsbedürftigen Zustand erreichen, steigt der Erhaltungs- bzw. Ersatzbedarf bei allen drei Verkehrsträgern. Im Zeitraum von 2016 bis 2030 werden allein für den **Substanzerhalt** der Netze von Straße, Schiene und Wasserstraße **141,6 Mrd. €** benötigt. Dieses Finanzvolumen entspricht nahezu der Summe, die im vorhergehenden BVWP 2003 für Erhaltung bzw. Ersatz und Aus- **und** Neubau für einen gleichlangen Planungszeitraum (2001 – 2015) insgesamt vorgesehen wurde. Gleichzeitig wird es jedoch nicht ausreichen, nur das bestehende Netz zu erhalten. Die Ergebnisse der Netzanalysen und Projektbewertungen machen klar, dass auch künftig bei allen Verkehrsträgern ein **hoher Bedarf an Aus- und Neubaumaßnahmen** besteht, um Engpässe aufzulösen und Erreichbarkeitsdefizite zu reduzieren.

Mit den ersten Schritten des Investitionshochlaufs ist es gelungen, zusätzliche Finanzmittel für die Verkehrsinfrastruktur zu sichern. Es ist aber notwendig, die **Investitionen für die Verkehrsinfrastruktur auf hohem Niveau zu stabilisieren**. Für Erhalt, Ersatz und Ausbau der Verkehrsnetze wird im BVWP-Zeitraum von 2016 bis 2030 ein durchschnittliches Finanzvolumen von rd. 15 Mrd. € pro Jahr angestrebt. Hierfür müssen neben der herkömmlichen Haushaltsfinanzierung auch andere Säulen der Infrastrukturfinanzierung genutzt werden.

Der BVWP 2030 basiert auf einem realistischen Investitionsvolumen des Bundes für die Verkehrswege. **Das Gesamtvolumen des BVWP 2030 beträgt 269,6 Mrd. €.** Dieses enthält verkehrsträgerübergreifend den Substanzerhalt sowie die Aus- und Neubauprojekte des VB einschließlich des VB-E für die Jahre 2016 bis 2030 (insgesamt 226,7 Mrd. €). Hinzu kommt eine sogenannte „Schleppe" in Höhe von 42,8 Mrd. € (inkl. 8,1 Mrd. € Erhaltungs- bzw. Ersatzanteil) zur Abfinanzierung von Vorhaben, die erst in einer späten Phase des BVWP-Zeitraums begonnen und nach 2030 zu Ende finanziert werden. Mithilfe des Gesamtvolumens ist es möglich, dem deutlich steigenden Bedarf an Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen gerecht zu werden, ohne gleichzeitig auf wichtige Aus- und Neubauprojekte zu verzichten.

Im Einzelnen ist die Mittelaufteilung des Gesamtfinanzvolumens des BVWP 2030 auf Verkehrsträger und Verwendungsart in Tabelle 3 dargestellt. Diese enthält neben dem Volumen für „Erhaltung/Ersatz" sowie „Aus- und Neubau" auch die voraussichtlich notwendigen Finanzmittel für „Sonstige Investitionen", z. B. für Lärmsanierungen, Parkflächen an Bundesfernstraßen, Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz oder Betriebs- und Dienstgebäude in Höhe von 21,6 Mrd. € im Zeitraum von 2016 bis 2030.

Bei den Investitionskosten der Projekte sind keine zukünftigen Preissteigerungen berücksichtigt worden. Dies gilt auch für die in der Haushalts- und Finanzplanung berücksichtigten Investitionsmittel. Damit wird die Vergleichbarkeit der Größen „Finanzmittelvolumen" und „Investitionskosten" hergestellt.

Gesamtinvestitionen (in Mrd. €)	**Sonstige Investitionen (2016 – 2030)**	**Erhaltung/Ersatz (2016 – 2030)**	**Aus- und Neubau (2016 – 2030) (ohne Erhaltungs-/ Ersatzanteil)**		**Aus- und Neubau „Schleppe" (ab 2031)**
		Erhaltungs-/ Ersatzinvestitionen (inkl. Erhaltungs-/ Ersatzanteile in kombinierten Ausbauprojekten	Laufende und fest disponierte Vorhaben	Neue Vorhaben VB/VB-E	Neue Vorhaben VB/VB-E (mit Erhaltungs-/ Ersatzanteil)
Bundesfernstraßen	**132,8**	12,0	67,0	15,8	18,3	19,6
Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes	**112,3**	7,4	58,4	8,4	18,3	19,7
Bundeswasserstraßen	**24,5**	2,2	16,2	0,9	1,8	3,5
Alle Verkehrsträger	**269,6**	**21,6**	**141,6**	**25,1**	**38,5**	**42,8**

Tabelle 3: Gesamtvolumen des BVWP 2030 nach Verkehrsträger und Verwendungsart[6]

6 Mögliche Abweichungen in den Summen sind auf Rundungen zurückzuführen.

Im Zeitraum von 2016 bis 2030 sind verkehrsträgerübergreifend **insgesamt 141,6 Mrd. € für Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen** vorgesehen. Diese umfassen sowohl die „reinen" Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen (118,3 Mrd. €) als auch die Erhaltungs- bzw. Ersatzanteile bei kombinierten Ausbauprojekten (23,3 Mrd. €). Im gleichen Zeitraum beträgt das Finanzvolumen **für Aus- und Neubauprojekte insgesamt 63,6 Mrd. €**. Der Anteil der Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen am Volumen für Aus- und Neubau sowie Erhaltung/Ersatz liegt somit im Zeitraum 2016 bis 2030 bei 69 %. Die angekündigte Schwerpunktsetzung **„Erhalt vor Aus- und Neubau"** des neuen Bundesverkehrswegeplans wird damit umgesetzt. Im BVWP 2003 lag der Anteil der Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen bei 56 %.

Im Bereich des Aus- und Neubaus wird in Laufende und fest disponierte Vorhaben (25,1 Mrd. €) sowie Neue Aus- und Neubauvorhaben VB/VB-E (38,5 Mrd. €) unterschieden. Während die Laufenden und fest disponierten Vorhaben ohne erneute Prüfung in den BVWP aufgenommen worden sind, wurden für alle Neuen Vorhaben Bewertungen vorgenommen. Der Anteil der Laufenden und fest disponierten Vorhaben am Gesamtvolumen für Aus- und Neubau (im Zeitraum 2016 – 2030) ist mit 40 % deutlich geringer als beim BVWP 2003 (72 % im Zeitraum 2001 – 2015).

Die Hauptachsen und Knoten des Verkehrsnetzes stehen beim BVWP 2030 im Vordergrund. Der Großteil der Investitionsmittel wird auf großräumig bedeutsame Projekte konzentriert. Bei den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße sind nahezu alle Projekte großräumig bedeutsam. Beim Verkehrsträger Straße werden 75 % der Investitionsmittel für großräumig bedeutsame Projekte (Autobahnen und Bundesstraßen der Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1) und 25 % für sonstige Bundesstraßen eingesetzt. In der Gesamtschau über alle Verkehrsträger fließen damit einschließlich der Laufenden und fest disponierten Vorhaben 87 % der Mittel für Aus- und Neubau in großräumig bedeutsame Projekte.

Vom Gesamtvolumen des BVWP 2030 in Höhe von 269,6 Mrd. € entfallen auf den Verkehrsträger Straße 49,3 %, auf die Schiene 41,6 % und auf die Wasserstraße 9,1 % der Mittel. Bezogen auf das Finanzvolumen 2016 bis 2030 für Aus- und Neubauprojekte (einschließlich Laufender und fest disponierter Projekte) ist der Anteil der Straße mit 53,6 % höher (Ø 2,3 Mrd. € pro Jahr). Die Schiene hat einen Anteil von 42,1 % (Ø 1,8 Mrd. € pro Jahr) und die Wasserstraße von 4,3 % (Ø 0,2 Mrd. € pro Jahr). Notwendige Voraussetzung für die Umsetzung der Investitionen bei allen drei Verkehrsträgern wird es sein, dass mittel- und langfristig ausreichend Planungskapazitäten zur Verfügung stehen.

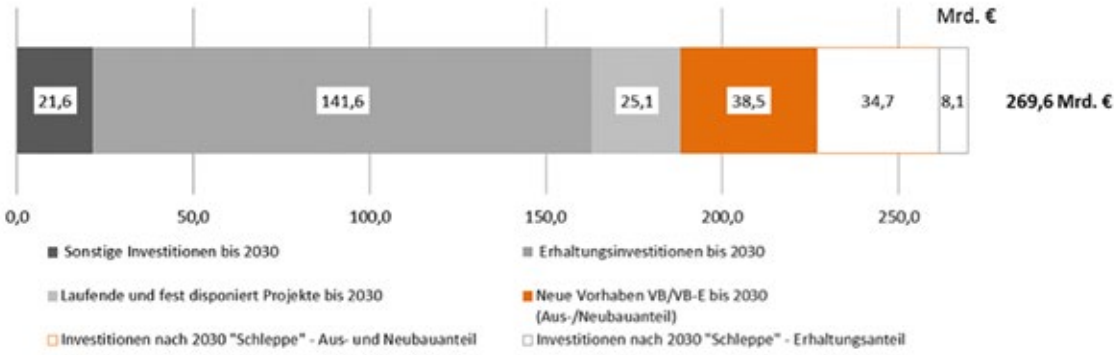


Abbildung 4: **BVWP-Volumen nach Verwendung**

Für die Festlegung der Mittelaufteilung auf die Verkehrsträger wurden insbesondere die damit verbundenen verkehrlichen Effekte und Umweltwirkungen auf Ebene des Gesamtplans betrachtet, siehe Abschnitt 7.1. Zudem wurden bei allen Verkehrsträgern die voraussichtlichen technischen Obergrenzen für Investitionen berücksichtigt. Diese ergeben sich insbesondere daraus, dass mit Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen sowie Aus- und Neubaumaßnahmen verkehrliche Kapazitätseinschränkungen im bestehenden Netz verbunden sind.

5 | Effekte der BVWP-Umsetzung – Welchen Nutzen stiften die Investitionen?

5.1 | Leistungsfähiger und sicherer Personen- und Güterverkehr

In Abschnitt 2.2 wurden sechs übergeordnete Ziele dargestellt, die im Zuge der Umsetzung des BVWP 2030 erreicht werden sollen. Die zentralen Anliegen des Plans sind dabei die Sicherstellung von **Mobilität im Personenverkehr und der Güterversorgung** sowie die **Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen** in Deutschland. Diese sind sowohl von besonderer Bedeutung für die Verkehrspolitik als auch durch die Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes stark beeinflussbar. Der BVWP 2030 leistet insbesondere durch den nachhaltigen Substanzerhalt im bestehenden Netz, die Beseitigung von Engpässen und die Reduzierung von Erreichbarkeitsdefiziten einen erheblichen Beitrag zum Erreichen dieser Ziele.

Durch das zentrale Prinzip **„Erhalt vor Neubau“** stellt der BVWP 2030 sicher, dass die bestehende Substanz verkehrsträgerübergreifend trotz notwendiger Aus- und Neubaumaßnahmen nicht verfällt. Ein leistungsfähiges und modernes Bestandsnetz, auf das sich alle Verkehrsteilnehmer verlassen können, ist von entscheidender Bedeutung sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr. Für den Erhalt bzw. Ersatz der bestehenden Bundesverkehrswege wird daher der größte Anteil der verfügbaren Finanzmittel reserviert.

Beim Aus- und Neubau wird Vorhaben zur **Engpassbeseitigung** eine besondere Priorität beigemessen. Mithilfe der Projekte des BVWP 2030 können deshalb heutige und potenzielle zukünftige Engpässe aufgrund nicht ausreichender Netzkapazitäten erheblich reduziert werden. In den Abbildung 6 bis Abbildung 10 ist dies in Form deutschlandweiter Engpasskarten für alle drei Verkehrsträger dargestellt. Verglichen werden jeweils die Engpasssituationen im Bezugsfall 2030 und bei der Realisierung der Projekte des VB/VB-E. Dabei zeigt sich für alle Verkehrsträger, dass die BVWP-Projekte die Engpässe deutlich reduzieren können.

Durch die Straßenbauvorhaben des VB/VB-E werden auf den deutschen Autobahnen kapazitätsbedingte Engpässe auf einer Streckenlänge von rd. 2.000 Richtungskilometern abgebaut. Dadurch können jährlich mehr als 160 Mio. Fahrzeugstunden mit Verkehrsstillstand oder Stop-and-go-Verkehr vermieden werden. Das entspricht ca. 42 % der ansonsten auf den Autobahnen zu erwartenden jährlichen Stauzeiten.

Durch die im Zielnetz vorgesehenen Schienenvorhaben werden kapazitätsbedingte Engpässe auf einer Streckenlänge von rund 800 Kilometern abgebaut und sowohl mehr Passagiere als auch mehr Ladung mit der Bahn befördert werden. Hierdurch können rd. 13 % der sonst zu erwartenden Zugverspätungen bzw. 15.200 h an sonst jährlich zu erwartenden Wartezeiten abgebaut werden. Die zusätzlichen Kapazitäten führen zu einer stärkeren Nutzung der Bahn, sodass über 1,5 Mrd. Pkw-km sowie über 724.000 Lkw Fahrten pro Jahr mit einer Fahrleistung von 519 Mio. Lkw-km vermieden werden.

Im Netz der Bundeswasserstraßen ist zwischen quantitativen und qualitativen Engpässen zu unterscheiden. Die quantitative Leistungsfähigkeit der Wasserstraßeninfrastruktur wird in der Regel durch die Kapazität der Schleusen bestimmt. Quantitative Engpässe in einem relevanten Ausmaß treten beim heutigen Netzzustand – auch unter Berücksichtigung prognostizierter Verkehrszuwächse – nur an wenigen Stellen auf. Für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen ist in der Regel die qualitative Befahrbarkeit der entscheidende Faktor. Qualitative Engpässe der Infrastruktur wirken sich auf die Wirtschaftlichkeit der Transporte auf allen betroffenen Relationen über die gesamte Transportlänge aus, auch wenn der überwiegende Teil der Transportstrecke eine qualitativ bessere Befahrbarkeit erlaubt.

Im Zielnetz, also bei Realisierung aller in die Bedarfskategorie VB/VB-E eingestuften Vorhaben, werden an den Bundeswasserstraßen insgesamt acht qualitative Engpässe auf Seeschifffahrtsstraßen mit einer Gesamtlänge von rd. 300 km sowie sieben qualitative Engpässe und ein quantitativer Engpass auf Binnenschifffahrtsstraßen mit einer Gesamtlänge von rd. 370 km beseitigt. Weitere vier qualitative Engpässe auf Binnenschifffahrtsstraßen mit einer Gesamtlänge von rd. 430 km werden im Planfall in ihrer Engpasswirkung reduziert.

Aus den Bewertungsergebnissen der Nutzen-Kosten-Analysen ist ersichtlich, dass die Vorhaben des BVWP vor allem positive volkswirtschaftliche Wirkungen für die Nutzer haben. Große Wirkungen entstehen insbesondere aus eingesparten Betriebs- und Transportkosten im Güterverkehr und Personenverkehr, aus Transportzeitnutzen der Ladung, aus der Verbesserung der Zuverlässigkeit sowie aus Reisezeiten im gewerblichen und

nicht-gewerblichen Personenverkehr. Insgesamt können mit den Projekten des VB/VB-E aller drei Verkehrsträger ca. 100 Mrd. € an volkswirtschaftlichem Nutzen aus Betriebs- und Transportkosten, aus Transportzeitnutzen und Zuverlässigkeit erreicht werden. Zudem entsteht aus Reisezeitgewinnen im gewerblichen und nicht-gewerblichen Personenverkehr ein volkswirtschaftlicher Nutzen von ca. 78 Mrd. €. Diese resultieren aus ca. 424 Mio. eingesparten Pkw-Stunden pro Jahr im Straßenverkehr und ca. 17 Mio. eingesparten Personen-Stunden pro Jahr im Eisenbahnverkehr.

Mit einem intakten und modernen Verkehrsnetz gehen auf Straße, Schiene und Wasserstraße auch Verbesserungen der Verkehrssicherheit einher. Der konsequente **Substanzerhalt** zielt daher auch auf dieses bedeutende verkehrspolitische Ziel ab. Hinzu kommt, dass durch die Umsetzung der Projekte des VB/VB-E eine **Verkehrsverlagerung** beispielsweise von Bundesstraßen auf Bundesautobahnen zu erwarten ist. Letztere weisen deutlich geringere Unfallzahlen auf als die Bundestraßen. Der dadurch erzielbare volkswirtschaftliche Nutzen beträgt beim Verkehrsträger Straße insgesamt ca. 14,5 Mrd. €. Die prognostizierte Verlagerung von Straßenverkehr auf den sichereren Verkehrsträger Schiene führt zu einer weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit im Umfang von ca. 1,3 Mrd. €.

Es ist allerdings festzuhalten, dass eine moderne Infrastruktur nur **ein** Element zur Verbesserung der Sicherheit des Verkehrs sein kann. Abschnitt 9.3 stellt auszugsweise das Engagement des BMVI für dieses wichtige Thema außerhalb der Bundesverkehrswegeplanung dar.

Autobahnabschnitte mit gelegentlicher oder häufiger, kapazitätsbedingter Staugefahr



Netz: Bezugsnetz Entwurf lt. BVWP 2030, Verkehrsnachfrage 2030

- häufige Staugefahr (an mehr als 300 Stunden im Jahr)
- gelegentliche Staugefahr (an mehr als 100 Stunden im Jahr)
- Autobahnnetz (Bezugsfall)

Abbildung 5: **Engpassanalyse Straße – Bezugsfall**

Autobahnabschnitte mit gelegentlicher oder häufiger, kapazitätsbedingter Staugefahr



Netz: Zielnetz 2030 lt. Entwurf BVWP, Verkehrsnachfrage 2030

- häufige Staugefahr (an mehr als 300 Stunden im Jahr)
- gelegentliche Staugefahr (an mehr als 100 Stunden im Jahr)
- Autobahnnetz (heutiges Netz und Vordringlicher Bedarf (VB-E + VB))

Abbildung 6: Engpassanalyse Straße – Zielnetz

Bezugsfall BVWP 2030



Streckenauslastung in %

- < 85 % (Kapazitätsreserven)
- 85 % – 110 % (Vollauslastung)
- > 110 % (Überlastung)

Alle Züge gesamt pro Tag

- 500 Züge

Abbildung 7: **Engpassanalyse Schiene – Bezugsfall**

Zielnetz BVWP 2030



Streckenauslastung in %

- < 85 % (Kapazitätsreserven)
- 85 % – 110 % (Vollauslastung)
- > 110 % (Überlastung)

Alle Züge gesamt pro Tag

- 500 Züge

Abbildung 8: **Engpassanalyse Schiene – Zielnetz**



Abbildung 9: **Engpassanalyse Wasserstraße – Bezugsfall**



Abbildung 10: Engpassanalyse Wasserstraße – Zielnetz

Engpassanalysen

Für alle drei Verkehrsträger wird der Vergleich zwischen der Engpasssituation des Bezugsfalls 2030 und des Zielnetzes 2030 dargestellt. Das Zielnetz umfasst alle im Entwurf des BVWP vorgesehenen Projekte des Vordringlichen Bedarfs (VB/VB-E).

Zur Berechnung der Engpassanalyse für das Bundesautobahnnetz im Zielnetz (EPA) wurden die vorhandenen Kapazitäten mit der stündlich zu erwarteten Verkehrsnachfrage verglichen. Dabei wurden u. a. der Schwerverkehrsanteil, die Topografie der Strecke sowie das Vorhandensein von Verkehrsbeeinflussungsanlagen berücksichtigt. In den abgebildeten Karten sind alle Streckenabschnitte hervorgehoben, bei denen gelegentlich oder häufig kapazitive Überlastungen zu erwarten sind. Für die projektbezogene Engpassbeurteilung wurde auf eine streckenweise Ermittlung von Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes (QSV) nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) 2015 zurückgegriffen (s. Abschnitt 12.5.4).

Die Netzauslastung der **Schiene** stellt den Tagesdurchschnitt für einen mittleren Werktag dar. Die Auslastungsgrade wurden als Verhältnis zwischen der Anzahl der prognostizierten Züge und der Leistungsfähigkeit der Strecke gebildet. Als überlastet gelten alle Strecken, bei denen die Summe aus Personen- und Güterzügen mindestens 10 % höher ist als die Zugmenge, die noch mit einer befriedigenden Betriebsqualität abgewickelt werden kann. Auf diesen Streckenabschnitten entstehen Zusatzverspätungen aufgrund mangelhafter, nicht mehr wirtschaftlicher Betriebsqualität.

Im Netz der **Bundeswasserstraßen** ist zwischen quantitativen und qualitativen Engpässen zu unterscheiden. Die quantitative Leistungsfähigkeit der Infrastruktur wird i. d. R. durch die Kapazität der Schleusen bestimmt. Für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen ist üblicherweise jedoch die qualitative Befahrbarkeit der entscheidende Faktor. Qualitative Engpässe sind dort vorhanden, wo der Infrastrukturzustand im Kernnetz deutlich von dem angestrebten Befahrbarkeitsstandard abweicht. Indikatoren für diese sind in erster Linie die zulässigen Schiffsabmessungen und die verfügbare Fahrrinnentiefe. Für lange Transportrelationen spielt auch deren zuverlässige Vorhersagbarkeit für die gesamte Transportdauer eine wichtige Rolle.

5.2 | Umweltverträglicher Personen- und Güterverkehr: Abgasemissionen, Lärm und Inanspruchnahme von Flächen

Der BVWP dient in erster Linie zur Herstellung eines bedarfsgerechten und sicheren Verkehrsnetzes. Die damit zusammenhängenden Effekte auf Transportkosten, Erreichbarkeiten und Verkehrssicherheit sind im vorhergehenden Abschnitt beschrieben. Dennoch ist es gleichzeitig auch Ziel des BVWP 2030, mit den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur die Grundlage für ein umweltverträgliches Verkehrssystem zu legen.

Die Vorhaben des Plans haben z. B. Auswirkungen auf den Ausstoß von Schadstoffen und Treibhausgasen. Dabei entstehen teilweise gegenläufige Effekte. So werden im Zuge der Realisierung von BVWP-Projekten zahlreiche **Engpässe** im Bundesfernstraßennetz beseitigt. Dadurch werden nicht nur Stauzeiten, sondern auch der Ausstoß von Schadstoffen und Treibhausgasen reduziert. Gleichzeitig mindert auch die **Verlagerung von Verkehr** von der Straße auf die emissionsärmeren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße die Umweltbelastungen. Die Vorhaben des BVWP induzieren teilweise jedoch auch zusätzlichen Verkehr oder erlauben höhere Reisegeschwindigkeiten, die wiederum mit zusätzlichen Emissionen verbunden sind.

Insgesamt sind mit den Projekten des VB/VB-E aller drei Verkehrsträger lediglich ca. 0,3 Mrd. € positive volkswirtschaftliche Nutzen mit gesenkten CO_2-Emissionen verbunden. Dabei hat die Straße einen negativen Beitrag (ca. -3,2 Mrd. €), Schiene und Wasserstraße einen positiven Beitrag (ca. +2,2 Mrd. € bzw. ca. 1,3 Mrd. €). Dies entspricht einer Minderung von 0,4 Mio. Tonnen CO_2 pro Jahr. Gemessen am in der Verkehrsprognose 2030 prognostizierten CO_2-Ausstoß des Verkehrs für 2030 in Deutschland in Höhe von vsl. ca. 190 Mio. Tonnen ist der Beitrag aus dem BVWP 2030 eher gering. Der Einfluss von Erhalt und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur im Bemühen um deutliche Reduktionen von Treibhausgasen ist daher sehr begrenzt. Wesentlich größere Effekte werden z. B. durch eine kontinuierlich verbesserte Kraftstoffeffizienz im Verkehrsbereich erzielt.

Weiterhin führen die BVWP-Vorhaben zu einem Absinken der sonstigen Abgasemissionen (CO, HC, NOx, Partikel), sodass aus den Projekten des VB/VB-E aller drei Verkehrsträger ein volkswirtschaftlicher Nutzen in Höhe von 0,8 Mrd. € erreicht wird.

Auch im Hinblick auf die nicht-monetarisierten Umweltwirkungen (z.B. Flächenverbrauch, Zerschneidung etc.) wurde bei der Aufstellung des Plans auf möglichst geringe Beeinträchtigungen geachtet. Lediglich bei ca. 150 der BVWP-Projekte des VB wurde eine hohe Umweltbetroffenheit festgestellt. Das entspricht ca. 16 % aller VB-Projekte.

Die Bundesregierung verfolgt im Rahmen ihrer Nachhaltigkeitsstrategie und der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt das Ziel, das **Siedlungs- und Verkehrsflächenwachstum** in Deutschland auf 30 Hektar pro Tag zu begrenzen. Die Verkehrsflächen nehmen mit 18.100 km² nur einen Anteil von ca. 5 % der Fläche der Bundesrepublik ein, wobei davon wiederum nur ein kleiner Anteil auf die Bundesinfrastruktur zurückzuführen ist. Auch bei der Neuinanspruchnahme von Flächen spielt sie grundsätzlich eine eher untergeordnete Rolle. 2013 lag die jährliche Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsflächen bei 70,5 Hektar pro Tag. Davon entfielen 18,5 Hektar pro Tag auf die Verkehrsfläche. Durch die VB- und VB-E-Projekte des BVWP 2030 wird insgesamt eine zusätzliche Neuinanspruchnahme von 16299 Hektar verursacht. Bezogen auf die Gültigkeitsdauer des BVWP ergibt sich eine zu erwartende Flächeninanspruchnahme durch die BVWP-Verkehrsprojekte von 2,98 Hektar/Tag. Dies entspricht einem prozentualen Anteil von etwa 10 % des Nachhaltigkeitszielwertes von 30 Hektar/Tag. Damit wurde im BVWP 2030 eine sehr deutliche Abminderung des Zuwachses gegenüber dem BVWP 2003 erreicht, dessen gesamter projektbedingter Zuwachs auf ca. 37.100 Hektar geschätzt wird[7].

Ziel der Bundesregierung ist es außerdem, den bestehenden Anteil **unzerschnittener Räume** zu erhalten. Durch die Vordringlichen Vorhaben des BVWP 2030 (inkl. VB-E) werden dennoch auf 1949 km unzerschnittene Großräume durchschnitten. Gleichzeitig können durch die Planung von Tierquerungshilfen 27 Lebensraumnetzwerke im Zuge von Ausbauvorhaben Straße wiedervernetzt werden.

Individuelle Mobilität und wachsende Güterströme schaffen nicht nur Wohlstand, sondern auch zunehmende Belastungen für die Lebensqualität der Menschen. Besonders die **Vermeidung und Verminderung von Verkehrslärm** ist daher weiteres Ziel des BVWP 2030. So können beispielsweise durch Ortsumfahrungen viele Anwohner von Innerortsstraßen vom Lärm entlastet werden. Die Lärmwirkungen waren daher Bestandteil der Nutzen-Kosten-Analyse für alle untersuchten Aus- und Neubauprojekte. Insgesamt erzeugen die Projekte des VB/VB-E positive Gesamtwirkungen. Der Nutzen aus Lärmreduktion für Menschen beträgt insgesamt ca. 3,5 Mrd. €. Dabei ergeben sich für ca. 2,1 Mio. Einwohner spürbare Entlastungen, während für ca. 0,7 Mio. Einwohner zusätzliche Belastungen auftreten.

Aus- und Neubauvorhaben können außerdem **städtebauliche Potenziale** erschließen. Bei ca. 380 Straßenprojekten des VB, insbesondere bei Ortsumgehungen, wurde eine hohe städtebauliche Wirkung festgestellt. Diese Projekte tragen in besonderem Maße zur Entlastung der Menschen in ihrem Umfeld bei. Weiterhin erzielen ca. 60 der VB-Projekte der Straße und Schiene hohe raumordnerische Verbesserungen, sodass der Plan auch zum Ziel der **Verbesserung von Erreichbarkeiten und Anbindungsqualitäten** einen bedeutenden Beitrag leistet.

7 vgl. Umweltbericht zum BVWP 2030

6 | Investitionen in Erhaltung und Ersatz – Wie rüsten wir unser Bestandsnetz für die Zukunft?

6.1 | Bundesfernstraßen

Rahmenbedingungen
Das Netz der Bundesfernstraßen umfasst rd. 13.000 km Bundesautobahnen und rd. 39.000 km Bundesstraßen.

Die Erhaltung der kontinuierlich gewachsenen Bundesfernstraßeninfrastruktur hat in den letzten Jahren wesentlich an Bedeutung gewonnen. Infolge der **wachsenden Beanspruchungen** und der **ungünstiger werdenden Altersstruktur** der Straßen- und Brückensubstanz werden substanzbedingte Beeinträchtigungen im Netz immer häufiger, insbesondere in den westlichen Bundesländern. Um den Verkehrsanforderungen weiterhin zu genügen, stehen für einen großen Teil des Bestands in den nächsten Jahren eine Grunderneuerung der Fahrbahnbefestigungen und eine Grundinstandsetzung oder Ertüchtigung der Ingenieurbauwerke an.

Als Grundlage für den BVWP 2030 wurde die **Erhaltungsbedarfsprognose 2016 – 2030** der Bundesfernstraßen durchgeführt. Sie dient dem Zweck, den Mittelbedarf für die Erhaltung des gesamten bestehenden Bundesfernstraßennetzes einschließlich aller Fahrbahnen, Bauwerke und sonstiger Anlagenteile abzuschätzen.

Das steigende Investitionsvolumen in die Verkehrsinfrastruktur und der hohe Bedarf an substanzorientierten Erhaltungsmaßnahmen macht in den nächsten Jahren eine Vielzahl von längerfristigen Baustellen notwendig. Der Optimierung der Baustellenabfolge im Bundesfernstraßennetz wird zukünftig im **Erhaltungsmanagement** eine hohe Priorität und Aufmerksamkeit zugemessen. Es wird darüber hinaus ein vordringliches Ziel sein, die Ausführungsqualität der Baumaßnahmen so zu steigern, dass längere baustellenfreie Zeitintervalle entstehen, in denen der Verkehr uneingeschränkt fließen kann. Eine verbesserte Öffentlichkeitsarbeit soll dem Verkehrsteilnehmer bessere Fahrzeitplanungen ermöglichen.

Dem steigenden Erhaltungs- bzw. Ersatzbedarf wurde in den vergangenen Jahren bereits Rechnung getragen, indem die Ausgaben in diesem Bereich kontinuierlich erhöht wurden. Im Jahr 2011 betrugen die Ausgaben für Erhaltung bzw. Ersatz bei der Straße knapp 1,9 Mrd. €. In den Jahren 2012 (2,2 Mrd. €) und 2013 (2,5 Mrd. €) wurde bereits eine deutliche Steigerung erzielt. 2014 ist mit über 2,7 Mrd. € fast 1 Mrd. € mehr investiert worden als 2011. Die in der Vergangenheit mehrfach zu beobachtenden Abweichungen der Ist-Ausgaben von den Soll-Ausgaben konnten deutlich reduziert werden. Während 2011 nur gut 78 % der geplanten Finanzmittel für Erhaltung bzw. Ersatz bei der Straße ausgegeben wurden, ist 2014 sogar mehr in Erhaltung bzw. Ersatz investiert worden als geplant (103 %).

Entwicklung des Netzzustandes
Die Fahrbahn- und Bauwerkssubstanz der Bundesfernstraßen soll mithilfe der Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen in den kommenden Jahren wieder auf ein **gegenüber 2010 verbessertes Zustandsniveau** angehoben werden, das den zukünftig weiter steigenden Verkehrsbelastungen standhält und die Mobilität in Deutschland langfristig sichert.

Als Indikator für den **Zustand von Brücken** dient in der Erhaltungsplanung eine Substanzkennzahl. Jeder einzelne bei Prüfungen festgestellte Schaden wird nach den Kriterien Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit bewertet. Aus allen Schadensbewertungen an einem Teilbauwerk wird nach festem Algorithmus automatisch durch Verknüpfung der Kriterien Standsicherheit und Dauerhaftigkeit eine sogenannte Substanzkennzahl ermittelt. Deren insgesamt sechsstufiger Wertebereich reicht von einem sehr guten Bauwerkszustand (Substanzkennzahl 1,0 – 1,4) bis zu einem ungenügenden Bauwerkszustand (Substanzkennzahl 3,5 – 4,0).

Für rd. 32 % der Bauwerksflächen der **Autobahnbrücken** werden im Prognosezeitraum mittelfristig Erhaltungsmaßnahmen notwendig (Substanzkennzahl: 2,5 – 2,9). Für rd. 14 % besteht vordringlich Instandsetzungs- oder Erneuerungsbedarf (Substanzkennzahl: 3,0 – 4,0). Bei den **Bundesstraßenbrücken** besteht mittelfristiger Bedarf für 27 % sowie vordringlicher Bedarf für 10 % der Bauwerksflächen.

Zusätzlich zu den notwendigen Erhaltungsmaßnahmen ist es aufgrund der starken Zunahme der Belastungen auch erforderlich, ältere Brücken zu verstärken oder teilweise bzw. komplett zu erneuern. Die Erhaltungsbedarfsprognose verfolgt bei den Ingenieurbauwerken das Ziel, diese sogenannten Ertüchtigungsbauwerke im Prognosezeitraum vordringlich zu behandeln und den Zustand des restlichen Bauwerksbestandes nicht weiter absinken zu lassen. Bei hohen Brückenertüchtigungsinvestitionen wird der Gesamtzustand der Ingenieurbauwerke wieder deutlich angehoben.

Um einen besseren Überblick über den Stand der Brückenertüchtigungen zu ermöglichen, werden alle entsprechenden Maßnahmen mit einem Bauvolumen über 5 Mio. € in das **„Sonderprogramm Brückenmodernisierung“** aufgenommen und daraus finanziert. Im Zeitraum von 2015 bis 2018 stehen hierfür rd. 2 Mrd. € zur Verfügung. Jede Ertüchtigungsmaßnahme einer Brücke, die Baurecht erhält, wird finanziert werden.

Für die **Fahrbahnen** dienen regelmäßig gemessene Zustandsoberflächenmerkmale sowie Daten zur Verkehrsstärke, zum Aufbau der Straße und zu ihrer Erhaltungsgeschichte als Prognosegrundlage. In einem vier Jahre umfassenden Turnus werden im Rahmen der Zustandserfassung und -bewertung der Fahrbahnoberflächen (ZEB) die Längs- und Querebenheit, die Griffigkeit sowie Substanzmerkmale zur Oberfläche aller Bundesfernstraßen erfasst und aggregiert („Substanzwert Oberfläche“). Zusammen mit der Art, der Dicke und dem Alter der Fahrbahnbefestigungen („Substanzwert Bestand“) wird ein Gesamt-Substanzwert ermittelt, der als Indikator für eine rechtzeitige und wirtschaftliche Erhaltung der Straßen dient. Der Zustand der Fahrbahnen wird auf einer nahezu identischen Skala gemessen wie der der Brücken, jedoch reicht die Skala hier – um eine Note ergänzt – von 1 bis 5 statt von 1 bis 4.

Auf der Werteskala geben Strecken ab einem Zustandswert von 3,5 – dem Warnwert – besonderen Anlass zur intensiven Beobachtung und zur Analyse der Ursachen für den schlechten Zustand. Ab einem Zustandswert von 4,5 – dem Schwellenwert – muss die Einleitung von verkehrsbeschränkenden oder baulichen Maßnahmen umgehend geprüft werden.

Das Ziel bei den Fahrbahnen liegt in einer Reduzierung der Anteile der Bundesfernstraßen mit schlechtem Substanzzustand ab der Note 4,5 für die substanzrelevanten Kenngrößen der Fahrbahnen („Substanzwert Bestand“). Ferner wird die Stabilisierung dieser reduzierten Anteile bis zum Ende des Prognosezeitraums 2030 angestrebt. Bei den Bundesautobahnen sollen die Anteile mit einer Zustandsnote schlechter als 4,5 im Bundesmittel von rd. 18 % auf 10 %, bei den Bundesstraßen von 19 % auf 10 % abgesenkt werden. Insbesondere in den westlichen Bundesländern müssen dafür verstärkt grundhafte Erneuerungsmaßnahmen der Fahrbahnbefestigungen durchgeführt werden.

Notwendige Investitionen in das Bestandsnetz
Zur Erhaltung des Bundesfernstraßennetzes ist für den Zeitraum von 2016 bis 2030 ein **Bedarf von insgesamt rd. 67 Mrd. €** ermittelt worden. Ursächlich für den erhöhten Mittelbedarf sind im Wesentlichen die Kostensteigerungen von rd. 28 % zwischen 2001 und 2014, der Zuwachs des Güterverkehrs, Überladungen, eine massive Zunahme der Sondertransporte sowie notwendigerweise steigende Investitionen für die Ertüchtigung der Brücken von rd. 13 Mrd. €. Hinzu kommen in der Vergangenheit verschobene Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen.

In der **Prognoserechnung** wurden für die Jahre 2016 bis 2020 die in der Finanzplanung bis 2019 festgelegten Erhaltungsmittel berücksichtigt. Für die Jahre 2021 bis 2030 wurde der Erhaltungsbedarf mit dem Ziel einer Verbesserung der Fahrbahn- und Brückensubstanz berechnet.

Der errechnete durchschnittliche Erhaltungsbedarf liegt bei **jährlich rd. 4,5 Mrd. €**. Der Anteil für die Erhaltung der Fahrbahnbefestigungen liegt im Mittel bei rd. 52 %. Auf die Erhaltung und Ertüchtigung der Ingenieurbauwerke entfallen rd. 37 %. Der Anteil für die Erhaltung der Sonstigen Anlagenteile, Radwege und Hochbauten liegt bei rd. 11 %.

6.2 | Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes

Rahmenbedingungen für Ersatzinvestitionen und Instandhaltung
Das Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes weist eine Betriebslänge von rd. 33.000 km auf. Der Bund trägt nach Artikel 87e des Grundgesetzes für Ausbau und Erhalt dieses Netzes Sorge und finanziert nach § 8 Abs. 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz Investitionen in die Schienenwege. Diese umfassen auch Ersatz- bzw. Bestandsnetzinvestitionen. Unter dem Dach der **Deutsche Bahn AG** sind die DB Netz AG, die DB Station&Service AG und die DB Energie GmbH als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Bundes **Eigentümer der Schieneninfrastruktur**. In Wahrnehmung ihrer unternehmerischen Aufgabe halten sie ihre Sachanlagen instand und fungieren als Bauherren bei Investitionsmaßnahmen. Die Kontrolle des Unternehmens erfolgt ausschließlich über seinen Aufsichtsrat. Eine darüber hinausgehende Einflussnahme des Bundes auf einzelne unternehmerische Entscheidungen der Deutsche Bahn AG ist nach den Bestimmungen des Aktiengesetzes nicht statthaft, auch wenn die Bundesrepublik Alleinaktionär ist.

Der Bund finanziert Investitionen in das Bestandsnetz der EIU über Baukostenzuschüsse, die in der Regel sämtliche Baukosten abdecken und nicht zurückzuzahlen sind. Bis 2008 erfolgte die Finanzierung im Rahmen von sogenannten Sammelfinanzierungsvereinbarungen. Eine Verwendungsprüfung des Eisenbahn-Bundesamtes stellte nach Abschluss der Maßnahmen eine zweckmäßige und wirtschaftliche Mittelverwendung sicher. Im Jahr 2009 wurde diese „Input“-Kontrolle im Rahmen einer **Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)** durch eine „Output“-Kontrolle ersetzt, die den Erhalt einer

vereinbarten Netzqualität im Bestandsnetz verlangt. Seit 01.01.2015 gilt die LuFV II, die bis Ende 2019 läuft.

Die EIU verpflichten sich durch die LuFV zum Erhalt ihrer Schienenwege in einem hochwertigen Zustand. Hierzu garantieren sie Mindesthöhen für Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsmaßnahmen. Während Erstere den Ersatz verbrauchter Anlagen bezeichnen, dienen Letztere der Aufrechterhaltung der vollen Betriebsbereitschaft der vorhandenen Anlagen. Ersatzinvestitionen werden weitgehend vom Bund finanziert, allerdings schreibt die LuFV auch die Leistung eines bestimmten Eigenbeitrags durch die Unternehmen vor.

Die EIU können im Rahmen der LuFV selbst über ihre Investitionstätigkeiten und -schwerpunkte im Bestandsnetz entscheiden. Der Zustand der Infrastruktur wird allerdings regelmäßig anhand von **sanktionsbewehrten Qualitätskennzahlen** gemessen, für die jährliche Zielvorgaben festgelegt wurden. Werden die in der LuFV vertraglich vereinbarten Qualitätsziele verfehlt, kann der Bund seinen Infrastrukturbeitrag ganz oder teilweise zurückfordern. Ein vom Bund bestellter Infrastrukturwirtschaftsprüfer prüft jährlich, ob die EIU ihren Verpflichtungen pflichtgemäß nachkommen. Über Zustand und Entwicklung des Schienenbestandsnetzes sowie die Erfüllung der Vertragsziele berichtet die Deutsche Bahn AG zudem jährlich in einem Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht, der vom Internetauftritt des Eisenbahn-Bundesamtes heruntergeladen werden kann (www.eba.bund.de > Finanzierung > LuFV > Infrastrukturzustandsbericht).

Zustand des Schienennetzes
Für die **DB Netz AG** stellen die *„Anzahl [der] Infrastrukturmängel“* sowie der *„Theoretische Fahrtzeitverlust“* wichtige sanktionsbewährte Qualitätskennzahlen dar. Letzterer beschreibt den Fahrzeitverlust, den ein theoretischer Zug mit einem unendlich großen Beschleunigungs- und Bremsvermögen beim Befahren des Gesamtnetzes dadurch hinzunehmen hat, dass aufgrund von Mängeln nicht alle Strecken mit derjenigen Geschwindigkeit befahren werden können, die gefahren werden könnte, wenn die Strecken sich in einem einwandfreien Zustand befänden.

Für die **DB Station&Service AG** sind insbesondere die *„Funktionalität [der] Bahnsteige“* sowie die Zustandsnoten aus der *„Bewertung [der] Anlagenqualität“* von Relevanz. Beide Kennzahlen werden sowohl für das Fern- und Ballungsnetz als auch für die Regionalnetze betrachtet. Für die **DB Energie GmbH** stellt die *„Versorgungssicherheit [mit] Bahnenergie“* die zentrale Qualitätskennzahl dar.

Die Angaben zur Erfüllung der sanktionsbewehrten Kennzahlen werden regelmäßig durch das Eisenbahn-Bundesamt überprüft. Ihre Werte haben sich seit 2008 entsprechend der Angaben in Tabelle 4 entwickelt. Überschreitungen der Zielwerte traten im Jahr 2013 ausschließlich bei der Qualitätskennzahl *„Theoretischer Fahrzeitverlust“* auf.

Qualitätskennzahl		2008	2009[2]	2010 [2]	2011[2]	2012 [2]	2013[2]	2014
Theoretischer Fahrzeitverlust [Min.]	Gesamtnetz (Ziel)	-	2.843	2.841	2.840	2.839	2.645	2.627
	Gesamtnetz (Ist)	2.845[1]	2.763	2.594	2.601	2.496	2.675	
	FuB (Ziel)	-	777	775	774	773	771	731
	FuB (Ist)	779[1]	700	591	565	513	779	
	RegN (Ziel)	-	2.076	2.076	2.076	2.076	2.076	2.076
	RegN (Ist)	2.076[1]	2.073	2.013	2.047	1.993	1.907	
Anzahl Infrastrukturmängel [Stück]	(Ziel)	-	-	1.758	1.719	1.677	1.644	1.459
	(Ist)	-	1.778[1]	1.687	1.607	1.515	1.500	
Funktionalität Bahnsteige [Punkte]	DB St&S (Ziel)		22.328	22.445	22.663	22.829	22.945	23.681
	DB St&S (Ist)	22.212[1]	22.426	22.712	22.930	23.216	23.493	
	RNI (Ziel)		397	401	403	407	410	427
	RNI (Ist)	395[1]	408	408	413	423	424	
Bewertung Anlagenqualität [Note]	DB St&S (Ziel)	-	-	3,12	3,10	3,08	3,06	3,01
	DB St&S (Ist)	-	3,14[1]	3,13	3,07	3,05	3,03	
	RNI (Ziel)	-	-	3,47	3,41	3,36	3,31	3,20
	RNI (Ist)	-	3,52[1]	3,44	3,17	3,28	3,25	
Versorgungssicherheit Bahnenergie [%]	(Ziel)	-	99,85	99,85	99,85	99,85	99,85	99,85
	(Ist)	-	99,98	99,985	99,912	99,927	99,99	
Mindestersatzinvestitions-volumen [Mio. €]	(Ziel)	-	2.500	2.500	2.500	2.500	2.750	2.750
	(Ist)[3]	-	2.958	2.942	2.904	3.077	3.091	
Mindestinstandhaltungsvolumen [Mio. €]	(Ziel)	-	1.250	1.000	1.000	1.000	1.100	1.100
	(Ist)[3]	-	1.374	1.457	1.436	1.475	1.497	

Tabelle 4: Entwicklung der sanktionsbewährten Qualitätskennzahlen im Bestandsnetz Schiene seit 2008

FuB = Fern- und Ballungsnetz
RegN = Regionalnetz
DB St&S = DB Station&Service AG
RNI = DB RegioNetz Infrastruktur GmbH

(1) Basiswert
(2) vom EBA geprüfte Ist-Werte zur Vertragserfüllung der LuFV [soweit nicht Fußnote (3) gilt]
(3) Werte aus dem Testat des Infrastrukturwirtschaftsprüfers

Notwendige Investitionen in das Bestandsnetz

Zur Erhaltung des Eisenbahnnetzes des Bundes ist für den Zeitraum von 2016 bis 2030 ein **Bedarf von insgesamt 58,4 Mrd. €** an Bundesmitteln ermittelt worden. Die Berechnung basiert auf einer Fortschreibung der LuFV II, die bis 2019 gilt, und einer Abschätzung der Ersatzanteile der im BVWP 2030 geplanten Aus- und Neubaumaßnahmen.

Die LuFV II sieht bis 2019 Ersatzinvestitionen in die bestehenden Schienenwege in Höhe von durchschnittlich 4,0 Mrd. € pro Jahr vor, wie Tabelle 5 illustriert. Darin enthalten sind im Mittel rd. 3,3 Mrd. € aus dem Bundeshaushalt sowie ab dem Jahr 2016 zusätzliche Dividendenausschüttungen an den Bund, die vom Bund vollständig für Investitionen in die Schienenwege bereitgestellt werden. Zudem wurde berücksichtigt, dass Investitionen in Ausbauvorhaben, dort wo sie das bestehende Netz berühren, Bestandsnetzinvestitionen ersetzen. Zusätzlich leisten die EIU jährlich einen vertraglich festgelegten Eigenbeitrag von insgesamt 100 Mio. € für die Ersatzinvestitionen. Damit folgen wir dem Grundsatz: Schiene finanziert Schiene.

	2015	2016	2017	2018	2019	Durchschnitt (gerundet)
Infrastrukturbeitrag des Bundes (Veranschlagung im Bundeshaushalt)	3.350	3.153	3.075	3.500	3.500	3.316
Geplante Dividendenausschüttungen der Deutsche Bahn AG für Ersatzinvestitionen	0	500	600	450	650	440
Bestandsnetzrelevante Investitionen in Ausbauvorhaben des Bedarfsplans	289	114	170	62	85	144
Eigenmittel der EIU	100	100	100	100	100	100
Summe Ersatzbedarf / Bedarfsdeckung	**3.739**	**3.867**	**3.945**	**4.112**	**4.335**	**4.000**

Tabelle 5: **Ersatzinvestitionen in das Schienennetz gemäß LuFV II, Angaben in Mio. €**

Die Deutsche Bahn AG stellt zudem jährlich durchschnittlich mindestens 1,6 Mrd. € aus Eigenmitteln für die Instandhaltung des bestehenden Netzes zur Verfügung. Damit stehen bis 2019 insgesamt mindestens 28 Mrd. € für Ersatzinvestitionen und Instandhaltung der bestehenden Schieneninfrastruktur bereit. Dem gegenüber standen rd. 23 Mrd. € im ebenfalls fünf Jahre langen Geltungszeitraum der LuFV I. Dies entspricht einer Steigerung der Investitions- und Instandhaltungsmittel in das Bestandsnetz um mehr als 20 %.

Für die Zeit nach 2019 werden im Rahmen der BVWP-Planungen zunächst die Werte der aktuellen LuFV II fortgeschrieben. Für die Investitionsmittel des BVWP 2030 sind dabei nur die Ersatzinvestitionen des Bundes relevant. Das Gesamtvolumen der Bundesmittel für Ersatzaufwendungen im Bundeseisenbahnnetz im **Zeitraum 2016 bis 2030** beträgt **58,4 Mrd. €**. Dieses setzt sich einerseits aus den reinen Ersatzaufwendungen und andererseits aus den bestandsnetzrelevanten Ersatzanteilen der Ausbauvorhaben des BVWP 2030 zusammen.

Für die reinen Ersatzausgaben des BVWP im Zeitraum von 2016 bis 2019 wurden die Angaben der LuFV II übernommen (Infrastrukturbeitrag des Bundes) und danach mit 3,5 Mrd. € pro Jahr bis 2030 fortgeschrieben. Zusätzlich wurden bestandsnetzrelevante Anteile der Ausgaben für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem ERTMS mit berücksichtigt. Das Volumen der reinen Ersatzaufwendungen aus Bundesmitteln beläuft sich im Zeitraum 2016 bis 2030 damit auf 52,4 Mrd. €.

Die bestandsnetzrelevanten Ersatzanteile der Ausbauvorhaben wurden für den Zeitraum 2016 bis 2030 projektspezifisch anhand der für den Vordringlichen Bedarf vorgesehenen Vorhaben des BVWP 2030 bestimmt. Im Zeitraum 2016 bis 2030 belaufen sich diese Ausgaben vsl. auf ca. 6 Mrd. €. Die spezifischen Ersatzanteile je Projekt sind in den Anhängen zum BVWP und im Projektinformationssystem (siehe Abschnitt 8.3) dargestellt. Der Erhaltungs- und Ersatzbedarf für die Eisenbahnen des Bundes wird damit insgesamt im Zeitraum 2016 bis 2030 auf 58,4 Mrd. € geschätzt.

Die genauen Investitionssummen werden zu gegebener Zeit im Rahmen künftiger Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen festgelegt.

6.3 | Bundeswasserstraßen

Rahmenbedingungen für Ersatz- und Erhaltungsinvestitionen

Das Netz der Bundeswasserstraßen umfasst Seewasserstraßen mit einer Fläche von 23.000 km² und Binnenwasserstraßen mit einer Länge von 7.300 km. Von diesen haben etwa 4.500 km eine hohe Bedeutung für die See- und Binnenschifffahrt. Die Bundeswasserstraßen haben zudem auch andere Funktionen, beispielsweise zur Sicherstellung des Wasserabflusses, für die Brauchwasserversorgung und Stromgewinnung sowie zur Freizeitnutzung.

Rund ein Drittel der Binnenwasserstraßen besteht aus frei fließenden Flüssen wie Rhein und Elbe, während sich rd. zwei Drittel aus staugeregelten Flüssen (z. B. Mosel, Neckar und Main) und Kanälen (wie das Westdeutsche Kanalnetz sowie Mittelland- und Nord-Ostsee-Kanal) zusammensetzen. Diese beinhalten eine Vielzahl baulicher Anlagen, von denen die Substanz der Wasserstraßen maßgeblich bestimmt wird. Dies sind beispielsweise jeweils über 300 Schleusen- und Wehranlagen, rd. 1.300 Straßen- und Bahnbrücken über Bundeswasserstraßen sowie über 350 Düker, die in der Unterhaltungslast der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes stehen. Hinzu kommen Anlagen wie Dämme an Stauhaltungen und Kanälen, Uferbefestigungen und Strombauwerke. Im Bereich der Seewasserstraßen sind darüber hinaus u. a. Leuchttürme, Richtfeuer, Baken und Tonnen relevant.

Zustand des Netzes der Bundeswasserstraßen

Der in den kommenden Jahren überdurchschnittlich steigende Ersatzinvestitionsbedarf der Anlagen an den Bundeswasserstraßen ist deren **Altersstruktur** geschuldet. Hinzu kommt, dass unterlassene Erhaltungsinvestitionen aufgrund knapper Finanzierungsansätze seit etwa zwei Jahrzehnten zu kumulierenden Substanzverlusten geführt haben. Abbildung 11 zeigt beispielhaft die Altersstruktur der Wehre, Schleusen und Düker. Etwa die Hälfte der Wehranlagen und rd. 60 % der Schleusenanlagen wurde vor 1950 errichtet, etwa 10 % (Wehre) bis 20 % (Schleusen) sogar vor 1900.

Bei technischen Nutzungsdauern der genannten Anlagentypen von rd. 80 Jahren zeigt die Altersstruktur, dass eine Vielzahl der Anlagen an den Bundeswasserstraßen diese erreicht oder bereits überschritten hat. Bei einer Vorschau auf die nächsten 20 Jahre wird dies noch deutlicher. Von den rd. 170 Schleusenanlagen im Kernnetz werden 2035 bereits rd. 120 älter als 80 Jahre sein, d. h. 70 %. Von diesen Anlagen müssten gemäß Expertenschätzung in den nächsten 20 Jahren ca. 100 Schleusen durch Neubauten ersetzt werden, wogegen in den zurückliegenden 20 Jahren nur 7 Schleusen durch Neubauten ersetzt wurden.

Altersstruktur

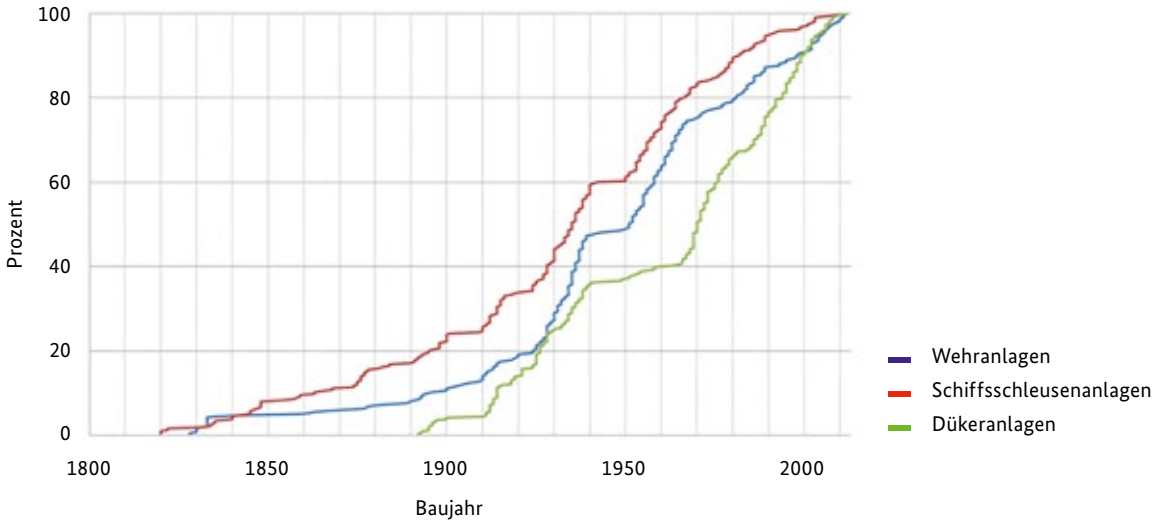


Abbildung 11: **Altersstruktur ausgewählter Anlagen an den Bundeswasserstraßen**

Aufgrund der Altersstruktur und aufgeschobener Erhaltungsinvestitionen aus der Vergangenheit sind zunehmend **kritische Bauwerkszustände** feststellbar. Die Verkehrswasserbauwerke werden regelmäßig einer fachkundigen Überwachung und Prüfung unterzogen, um ihre Gebrauchstüchtigkeit und ihre Stand- und Verkehrssicherheit zu gewährleisten oder, falls nötig, den Verkehr zu beschränken. Schäden an den Bauwerken können jedoch trotz Verkehrsbeschränkungen mit gravierenden Risiken verbunden sein. Das Versagen nahezu aller wasserbaulichen Anlagen kann zu Szenarien mit hohen volkswirtschaftlichen Schäden bis hin zu Gefahr für Leib und Leben führen.

Die Ergebnisse der Bauwerksprüfung und -überwachung werden detailliert dokumentiert. Als signifikante Kennzahl für das Bauwerk wird analog der Brücken auf dem Verkehrsträger Straße eine Zustandsnote ermittelt. Diese gibt – vereinfacht gesagt – die Dringlichkeit des Handlungsbedarfs an der Anlage wieder und stellt ein Entscheidungskriterium zur Planung von Erhaltungsmaßnahmen dar.

Der Anteil der Bauwerke, die in den kritischen oder zumindest in den erhöhte Aufmerksamkeit erfordernden Notenbereich eingeordnet werden, nimmt stetig zu. Auch wenn die Zustandsnote allein keinen unmittelbaren Aufschluss über den Umfang der erforderlichen Maßnahmen gibt, lässt sich auf Basis statistisch abgesicherter Erfahrungswerte ableiten, dass für etwa 18 % des Anlagenbestandes mit der Zustandsnote „nicht ausreichend“ bzw. „ungenügend“ oder „ausreichend“ innerhalb von 10 Jahren eine große Grundinstandsetzung oder ein Ersatzneubau notwendig sind. Für die besonders wichtigen Bauwerkstypen ergibt sich dabei das in Tabelle 6 dargestellte Lagebild.

Verkehrswasserbauwerke	untersuchte Anlagen	Zustand nicht ausreichend bzw. ungenügend oder ausreichend	Anlagen, bei denen Ersatz-Neubau oder große Grundinstandsetzung innerhalb von 10 Jahren erforderlich sind
Schleusenanlagen	314	85 %	50
Wehranlagen	240	73 %	30
Dükeranlagen	352	45 %	30
Durchlässe	69	33 %	5
Pumpwerke	47	87 %	10
Brücken	1.261	49 %	110

Tabelle 6: **Zustand ausgewählter Bauwerkstypen an den Bundeswasserstraßen**

Hinzu kommt weiterer Bedarf für hier nicht betrachtete Bauwerkstypen wie z. B. Sperrtore, Spundwände, Strombauwerke, Deckwerke, Dämme und Verkehrstechnik, die ebenfalls Sicherheitsrelevanz haben. Für einen Teil der erforderlichen Ersatzinvestitionen – insbesondere für kritische Anlagen – liegen zur Bedarfsbegründung bereits Entwürfe in einem Gesamtvolumen von rd. 3,0 Mrd. € vor.

Notwendige Investitionen in das Bestandsnetz

Das Bruttoanlagevermögen der Bundeswasserstraßen (ohne Grundstücke) wird auf ca. 50 Mrd. € (Preisstand 2013) geschätzt. Schleusen, Hebewerke und Wehre sind dabei neben den Kanälen hinsichtlich der Investitions- und Folgekosten die teuersten Anlagenteile. Mittels eines pauschalen Abschreibungsansatzes errechnet sich aus dem Anlagevermögen ein **Ersatzinvestitionsbedarf von rd. 900 Mio. € pro Jahr**, nur um die jährlichen Substanzverluste auszugleichen. Zusätzlich werden die bei den Bundeswasserstraßen separat betrachteten **Erhaltungsinvestitionen** mit ihrem langjährigen Ansatz von **rd. 250 Mio. € pro Jahr** fortgeführt.

Über den Planungszeitraum des BVWP bis 2030 ergibt sich damit – einschließlich der bereits in der mittelfristigen Finanzplanung vorgesehenen Ansätze – ein Gesamtvolumen von rd. 12,4 Mrd. € für Ersatz- sowie zusätzlich rd. 3,8 Mrd. € für Erhaltungsinvestitionen. Insgesamt ergibt sich damit ein Erhaltungs- und Ersatzbedarf 2016-2030 von **16,2 Mrd. €**.

Ein Teil dieses Erhaltungs- bzw. Ersatzbedarfs wird auch durch die Ersatzanteile der bewerteten Wasserstraßenausbauprojekte gedeckt. Dies ist z. B. dann der Fall, wenn ersatzbedürftige Anlagen in größeren Abmessungen neu errichtet werden, um den Verkehr mit größeren Fahrzeugen zu ermöglichen. Als Ersatzinvestitionsanteil werden in diesen Fällen die fiktiven Kosten einer Ersatzinvestition an der vorhandenen Anlage gewertet, beispielsweise die einer Grundinstandsetzung oder eines Ersatzbaus in den ursprünglichen Abmessungen.

Vom Gesamtvolumen der Laufenden und fest disponierten Projekte und der Projekte des Vordringlichen Bedarfs Wasserstraße von rd. 7,6 Mrd. € betragen die darin enthaltenen Ersatzinvestitionsanteile rd. 2,8 Mrd. €. Dieser Ersatzinvestitionsanteil der Ausbauprojekte ist auf den vorgenannten Ersatzinvestitionsbedarf von 16,2 Mrd. € anzurechnen, sodass nur 13,4 Mrd. € auf nicht mit Aus- und Neubau in Verbindung stehende Erhaltungs- und Ersatzmaßnahmen entfallen.

7 | Investitionen in Aus- und Neubau – Wie entwickeln wir unser Verkehrsnetz weiter?

7.1 | Mittelverteilung zwischen den Verkehrsträgern anhand von Investitionsszenarien

Für die Ermittlung des Investitionsbedarfs für den Aus- und Neubau wurden alternative Investitionsszenarien gebildet und hinsichtlich ihrer Gesamtplanwirkungen untersucht. Ziel war es, zunächst grundsätzlich zu zeigen, welche Auswirkung auf das Gesamtverkehrsnetz und die damit verbunden Effekte bestehen. Dabei sollte die strategische Verteilung auf die Verkehrsträger noch nicht mit der Frage vermischt werden, welche Projekte tatsächlich im Einzelnen bei den Verkehrsträgern realisiert werden.

Es wurden drei Investitionsszenarien untersucht, die in Tabelle 7 dargestellt sind. Die Investitionsszenarien beziehen sich dabei auf das Aus- und Neubauvolumen des BVWP-Entwurfs von 94,7 Mrd. €. **Szenario 1** orientiert sich an der Verkehrsleistung der Verkehrsträger in Deutschland. Verkehrsträger mit der höchsten Verkehrsleistung ist die Straße – sowohl im Personenverkehr (87 % der Personenkilometer 2014) als auch im Güterverkehr (71 % der Tonnenkilometer 2014). Entsprechend ergab sich in diesem Szenario eine starke Straßenorientierung. **Szenario 2** geht von der geplanten Verteilung der Aus- und Neubaumittel im Haushalt 2016 aus und schreibt diese fort. **Szenario 3** orientiert sich an der Nachhaltigkeitsstrategie, die eine Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger als Ziel formuliert hat. Entsprechend wurde eine Verstärkung der Investitionen in Schiene und Wasserstraße vorgesehen.

	Investitionsvolumen für Aus- und Neubau (inkl. Schleppe)		
	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
	Verkehrsleistung	**Status quo**	**Stärkung Schiene/Wasserstraße**
Summe der Aus- und Neubaumittel	**94,7 Mrd. €**	**94,7 Mrd. €**	**94,7 Mrd. €**
Straße	75,7 Mrd. € (80 %)	55,9 Mrd. € (59 %)	28,4 Mrd. € (30 %)
Schiene	15,1 Mrd. € (16 %)	36 Mrd. € (38 %)	58,7 Mrd. € (62 %)
Wasserstraße	3,8 Mrd. € (4 %)	2,8 Mrd. € (3 %)	7,6 Mrd. € (8 %)
davon Laufend und fest disponiert			
Straße	15,9 Mrd. €	15,9 Mrd. €	15,9 Mrd. €
Schiene	8,4 Mrd. €	8,4 Mrd. €	8,4 Mrd. €
Wasserstraße	0,9 Mrd. €	0,9 Mrd. €	0,9 Mrd. €
davon für Neue Vorhaben VB/VB-E			
Straße	59,9 Mrd. €	40 Mrd. €	12,6 Mrd. €
Schiene	6,7 Mrd. €	27,6 Mrd. €	50,3 Mrd. €
Wasserstraße	2,9 Mrd. €	1,9 Mrd. €	6,6 Mrd. €

Tabelle 7: **Investitionsvolumina der drei Investitionsszenarien anhand der Investitionsvolumen des BVWP-Entwurfs vom 16.03.2016**

Zur Abschätzung der Gesamtplanwirkungen wurden je Verkehrsträger mittlere Projektwirkungen je investierten Euro berechnet. Grundlage dieser Berechnung bildeten die Ergebnisse der 2.000 Einzelprojektbewertungen[8]. Aus den mittleren Wirkungen je Verkehrsträger und den in den Szenarien unterstellten Investitionsvolumen je Verkehrsträger ließen sich die Gesamtplanwirkungen abschätzen.

Die Ergebnisse sind in Tabelle 8 hinsichtlich zentraler Kenngrößen des Verkehrsnetzes dargestellt. Weitergehende Informationen insbesondere zu den Umweltwirkungen dieser Szenarien finden sich im Umweltbericht. Dort bilden sie einen Bestandteil der gesetzlich vorgeschriebenen Alternativenprüfung im Sinne der Strategischen Umweltprüfung.

8 Für die Verkehrsträger Straße und Schiene wurden alle Projekte mit einem NKV≥1 in die Mittelwertbetrachtung einbezogen. Beim Verkehrsträger Wasserstraße wurden in den Mittelwert alle in der Hauptbewertung untersuchten Projekte einbezogen, sofern sie ein NKV≥1 aufweisen oder auf den Wasserstraßenkategorien A oder B liegen.

		Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
Ausgewählte Wirkungsgrößen	**Einheit**	**Verkehrsleistung**	**Status quo**	**Stärkung Schiene/ Wasserstraße**
Nutzenbarwert	Mio. € Barwert	222.691	174.982	113.203
Kostenbarwert	Mio. € Barwert	57.953	54.148	48.957
Mittleres NKV	-	3,8	3,2	2,3
Interne Nutzen der Nutzer (Reisezeitgewinne, Betriebskosteneinsparungen etc.)	Mio. € Barwert	200.848	158.920	102.943
Nutzen aus Verkehrssicherheit	Mio. € Barwert	21.106	15.100	6.653
Monetarisierte Umweltnutzen	Mio. € Barwert	-2.545	76	5.966
darin enthaltene Nutzen aus CO_2-Änderungen	Mio. € Barwert	-4.478	-1.821	3.527
darin enthaltene Nutzen aus sonstigen Schadstoffen	Mio. € Barwert	-58	383	1.633
darin enthaltene Nutzen aus Lärm	Mio. € Barwert	1.992	1.514	806
Projekte mit hoher Umweltbetroffenheit	Anzahl	183	130	58
Flächeninanspruchnahme	Hektar	24.097	18.216	9.651
Beeinträchtigung von Naturvorrangflächen	Hektar	3.303	2.377	3.679
Erheblicher Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten	Anzahl	224	174	118
Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen	Kilometer	3.028	2.303	1.246
Zerschneidung von unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen	Kilometer	104.464	77.671	38.602

Tabelle 8: Gesamtplanwirkung der Investitionsszenarien (siehe Tabelle 7)

Hinweis: Barwerte stellen die Nutzen- und Kostensummen über die gesamte Lebensdauer der Projekte harmonisiert auf den Bezugszeitpunkt 2015 dar.

Die Alternativen zeigen das erwartete Bild der Verkehrsträger: Straßenprojekte tragen durch die Beseitigung von Engpässen und Verbesserungen der Infrastruktur vor allem zu Zeitgewinnen, Kosteneinsparungen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Dabei entstehen die Nutzen vor allem unmittelbar für die Verkehrsteilnehmer. Die Wirkungen der BVWP-Projekte auf CO_2 und Schadstoffe haben bei der Straße durchschnittlich einen negativen Zielbeitrag. Bei Schienen- und Wasserstraßenprojekten entsteht dagegen im Schnitt ein geringerer Nutzen für die Verkehrsteilnehmer. Allerdings können diese Projekte dazu beitragen, klimaschädliche Emissionen und Schadstoffe zu reduzieren. Die internen Nutzen der Verkehrsteilnehmer übersteigen jedoch die monetarisierten Umweltwirkungen bei allen Verkehrsträgern um ein Vielfaches. Entsprechend ist das an der Verkehrsleistung orientierte Szenario 1 das wirtschaftlichste Szenario (Mittleres NKV=3,8). Das Status-quo Szenario 2 (NKV=3,2) und Szenario 3 mit einer Stärkung der Investitionen in Schiene und Wasserstraße (NKV=2,3) bleiben trotz der besseren Umweltnutzen weit hinter der Wirtschaftlichkeit des Verkehrsleistungs-Szenario 1 zurück.

Aus Sicht der umwelt- und naturschutzfachlichen Größen tragen die Projekte aller Verkehrsträger zur zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen bei. Dabei ist die durchschnittliche Flächeninanspruchnahme der Straße je investierten Euro fast fünfmal so groß wie bei der Schiene und sogar zwölfmal größer als bei der Wasserstraße. Ähnliche Verhältnisse zeigen sich bei der Zerschneidung von verkehrsarmen Räumen und unzerschnittenen Großräumen. Bei der Beeinträchtigung von Naturvorrangflächen und Natura-2000-Gebieten lässt sich keine generelle Wirkrichtung der einzelnen Verkehrsträger feststellen. Hier ist die Auswahl der Einzelprojekte je Verkehrsträger entscheidender.

Unter Einbeziehung aller Größen kann **keine eindeutige Empfehlung für einen Verkehrsträger** abgegeben werden. Jeder Verkehrsträger hat Stärken und Schwächen, die es zu

berücksichtigen gilt. Aus Umweltsicht ist eine verstärkte Investition in die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße begrüßenswert. Allerdings sollte der absolute Effekt einer Verlagerung von Investitionsmitteln nicht überschätzt werden. So werden im Szenario 3 insgesamt 1 Mio. Tonnen CO_2 im Jahr 2030 eingespart. Gemessen daran, dass der in der Verkehrsprognose 2030 geschätzte CO_2-Ausstoß des Verkehrs in Deutschland vsl. ca. 190 Mio. Tonnen im Jahr 2030 beträgt, können Infrastrukturinvestitionen nur einen geringen Beitrag zu dessen Reduzierung leisten.

Der BVWP 2030 ist ein Plan für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Er dient in erster Linie zur Herstellung eines bedarfsgerechten und sicheren Verkehrsnetzes.

Dennoch ist es Ziel der Bundesregierung, auch mit den Infrastrukturinvestitionen die Grundlage für ein umweltverträgliches Verkehrssystem zu legen. Die beabsichtigten Investitionen **des BVWP 2030** werden deswegen soweit wirtschaftlich vertretbar und umsetzbar **zugunsten der Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene** in Richtung des Szenarios 3 verschoben. Tabelle 9 stellt die abschließend gewählte Investitionsverteilung des BVWP 2030 dar. Gegenüber dem Entwurf steigt das Gesamtvolumen für Aus- und Neubau auf 98,3 Mrd. €. Davon entfallen ca. 52 % auf die Straße, 43 % auf die Schiene und 5 % auf die Wasserstraße. Im Zeitraum 2016 – 2030 (ohne Schleppe) werden davon 63,6 Mrd. € benötigt (Straße: 53,6 %, Schiene: 42,1 %, Wasserstraße: 4,3 %). Zur ausführlichen Darstellung siehe auch Kapitel 4.

Investitionsvolumen für Aus- und Neubau (inkl. Schleppe)

	BVWP 2030
Summe der Aus- und Neubaumittel	**98,3**
Straße	50,9 (52 %)
Schiene	42,5 (43 %)
Wasserstraße	4,9 (5 %)
davon für Laufende und fest disponierte Vorhaben	
Straße	15,8
Schiene	8,4
Wasserstraße	0,9
davon für Neue Vorhaben VB/VB-E+	
Straße	35,1
Schiene	34,1
Wasserstraße	4,0

Tabelle 9: **Verteilung der Investitionsvolumina Aus- und Neubau für den BVWP 2030, in Mrd. €**

Die gewählte Mittelverteilung des BVWP 2030 berücksichtigt dabei auch technische Beschränkungen. Diese ergeben sich insbesondere daraus, dass mit Erhaltungs- bzw. Ersatz- sowie Aus- und Neubaumaßnahmen verkehrliche Kapazitätseinschränkungen im bestehenden Netz verbunden sind. Diese können nur dann (beispielsweise durch die Nutzung von Alternativstrecken) kompensiert werden, wenn nicht an zu vielen Stellen im Netz gleichzeitig gearbeitet wird. Die Mittelverteilung des BVWP 2030 sieht vor, dass im Zeitraum 2016 bis 2030 für Erhaltung bzw. Ersatz, Aus- und Neubau sowie sonstige Investitionen durchschnittlich pro Jahr 7,6 Mrd. in Straße, 6,1 Mrd. in Schiene und 1,4 Mrd. in die Wasserstraße investiert werden. Das entspricht gegenüber 2016 einem Anstieg von ca. 20 % beim Verkehrsträger Schiene und 40 % bei der Wasserstraße.

7.2 | Bundesfernstraßen

Untersuchungsablauf

Über den Verkehrsträger Straße wird heute und in der Zukunft sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr der Großteil des Verkehrsaufkommens abgewickelt. Die Verkehrsprognosen zeigen, dass es notwendig sein wird, vor allem für die besonders belasteten Teile des Straßennetzes infrastrukturelle Verbesserungen vorzunehmen. Dazu wurde beim BVWP 2030 insbesondere auf das „Vor-Ort-Wissen“ der Länder zurückgegriffen, die gemäß Grundgesetz in Auftragsverwaltung des Bundes für Planung, Bau und Unterhaltung der Bundesfernstraßen zuständig sind. Zusätzlich wurden den Ländern die Ergebnisse systematischer Netzprüfungen des BMVI, insbesondere hinsichtlich prognostizierter Engpässe im Autobahnnetz, zur Verfügung gestellt.

Auf dieser Grundlage meldeten die Länder insgesamt **über 2.300 Gesamt- bzw. Teilprojekte** zur Bewertung an. Die Anforderungen des BMVI an die Projektanmeldungen waren dabei deutlich höher als bei vorhergehenden Bundesverkehrswegeplanungen. Insbesondere waren eine konkrete Linienführung mit den notwendigen Ingenieurbauwerken (Brücken, Lärmschutzwände etc.), den betroffenen Schutzgebieten und den voraussichtlichen Kosten anzugeben. Die Anmeldungen der Länder umfassten zum Teil auch alternative Projekte oder – wenn die Planungen sich noch in einem frühen Planungsstadium befinden und noch keine Vorzugsvariante vorliegt – denkbare weitere Varianten, um eine Entscheidungshilfe für das weitere Verfahren zu erhalten (siehe Abschnitt 12.5)

Alle angemeldeten Straßenprojekte wurden durch externe Gutachter hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit und der angegebenen Kosten geprüft. Daran anschließend wurden alle Projekte auf Grundlage des BVWP-Bewertungsverfahrens (siehe Kapitel 12) untersucht. Die Bewertungsergebnisse bilden die Grundlage für die Dringlichkeitseinstufung der angemeldeten Projekte.

Priorisierung und Ergebnisse

Beim BVWP 2030 liegt der Schwerpunkt der Investitionen im Bereich der großräumig wirksamen Projekte. Bei Straßenprojekten wird zwischen Bundesautobahnen und Bundesstraßen der Verbindungsfunktionsstufe 0 und 1 einerseits sowie den sonstigen Bundesstraßen andererseits unterschieden. Dabei werden **75 % der Investitionsmittel für Aus- und Neubauprojekte der Straße für die großräumig wirksamen Projekte** und 25 % für sonstige Bundesstraßen eingesetzt. Die dem weiträumigen Verkehr dienenden Magistralen müssen einen Großteil der prognostizierten Verkehrszunahme aufnehmen. Mit diesem Ansatz kommt das BMVI seiner Verantwortung für alle Bundesfernstraßen nach. Sowohl die großräumigen Verbindungen als auch sonstigen Bundesstraßen erfüllen wichtige Funktionen im deutschen Fernstraßennetz, die es auch in Zukunft zu erhalten gilt.

Die Aus- und Neubauvorhaben beim Verkehrsträger Straße sind unterteilt in Laufende und fest disponierte Vorhaben und Neue Vorhaben. Die Laufenden und die durch Finanzierungszusagen fest disponierten Vorhaben wurden – ohne einer erneuten Bewertung unterzogen zu werden – nachrichtlich in den BVWP 2030 aufgenommen. Beim Verkehrsträger Straße beträgt das für die Fertigstellung dieser Projekte notwendige Finanzvolumen **rd. 23,9 Mrd. €**.

Wesentliches Priorisierungskriterium für die Neuen Vorhaben ist bei der Straße das **Nutzen-Kosten-Verhältnis**. Aufgrund der Vielzahl von Straßenprojekten mit hoher Wirtschaftlichkeit erfolgte in der Regel eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf bei Erreichung eines hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses. Innerhalb dieser Vordringlichen Projekte sind diejenigen Autobahn-Ausbauprojekte als VB-E gekennzeichnet, die in der Regel ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis sowie gleichzeitig keine hohe Umweltbetroffenheit aufweisen. Diese Projekte tragen durch die Erweiterung bestehender Verkehrswege in besonderem Maße zur Beseitigung von Engpässen bei (s. Abschnitt 12.5.4). Dabei handelt es sich um Projekte mit einem Gesamtvolumen in Höhe von **rd. 15,4 Mrd. €**. Zusätzlich sind innerhalb der Laufenden und fest disponierten Vorhaben diejenigen Straßenvorhaben in Anlehnung an die Kennzeichnung VB-E gekennzeichnet (siehe Anlage 1), bei denen trotz fehlender Neubewertung von einem besonderen Nutzen für die Engpassbeseitigung ausgegangen werden kann. Diese Projekte haben ein Investitionsvolumen in Höhe von rd. 5 Mrd. €. Das Gesamtvolumen der für die Engpassbeseitigung besonders wichtigen Projekte umfasst somit rd. 20 Mrd. €.

Bei den neuen Ausbauprojekten, die als VB-E gekennzeichnet sind, handelt es sich zum überwiegenden Teil um Projekte, die sich noch in einem frühen Planungsstadium befinden und deren Realisierung erst nach Durchlaufen der verschiedenen Planungsstufen möglich sein wird. Für eine prioritäre Umsetzung der VB-E-Projekte ist eine vorrangige Planung erforderlich. Für die Planung der VB-Projekte insgesamt wird eine Erhöhung der Planungskapazitäten erforderlich sein.

Ebenfalls in den Vordringlichen Bedarf eingestuft wurden **Projekte mit hoher raumordnerischer Bedeutung**. Dabei handelt es sich um Vorhaben, die einen wichtigen Beitrag dazu leisten, Erreichbarkeitsdefizite zu mindern oder zu beseitigen. Viele Projekte mit hoher raumordnerischer Bedeutung sind wegen hoher Wirtschaftlichkeit ohnehin in den VB eingestuft worden. Es gibt jedoch auch Straßenprojekte, die zwar ein vergleichsweise geringeres NKV aufweisen, aufgrund der hohen raumordnerischen Bedeutung aber in den VB eingeordnet wurden. Gleiches gilt im Bereich der Straße für **Projekte mit hoher städtebaulicher Bedeutung**. Dies sind insbesondere Ortsumgehungen, durch die bebaute Bereiche entlastet werden und damit die Wohn- und Lebensqualität deutlich verbessert wird.

Bei der Einordnung in Dringlichkeitskategorien wurden auch **Synergien zwischen Erhaltungs- und Ausbauplanung** berücksichtigt. Ausbauprojekte auf Streckenabschnitten, die gleichzeitig im BVWP-Zeitraum auch einen zustandsbedingt hohen Erneuerungsbedarf der bestehenden Fahrbahnen und Bauwerke haben, sollen vorrangig umgesetzt werden. Damit wird dem Ziel Rechnung getragen, den Substanzerhalt vorrangig anzugehen und überall dort, wo es sinnvoll ist, Optimierungspotenziale zu realisieren. Dies erfolgt wie bei den Kriterien Raumordnung und Städtebau durch die Höherstufung dieser Projekte in den VB, wenn sie aufgrund ihres NKV eigentlich

in den WB einzuordnen wären. Teilweise erfolgt auch eine Kennzeichnung mit WB*, damit mit der Planung unmittelbar begonnen werden kann.

Die Beseitigung von Engpässen im Autobahnnetz kann nicht immer unmittelbar durch den klassischen Ausbau, d. h. die Erweiterung auf sechs oder mehr Fahrstreifen, erfolgen. Deshalb wurden im BVWP untersuchte Ausbauvorhaben mit Maßnahmen der Straßenverkehrstelematik abgestimmt. Geprüft wurde dabei insbesondere, inwieweit – im Vorgriff auf den Ausbau – temporäre Seitenstreifenfreigaben sinnvoll sein könnten. Besteht bereits eine **temporäre Seitenstreifenfreigabe** oder ist sie konkret geplant, wurde geprüft, ob diese mittelfristig reicht und ein Ausbau zurückgestellt werden kann.

Die hier dargelegten Kriterien und Schwerpunktsetzungen bildeten die Grundlage für die Dringlichkeitseinstufung der Projekte. Davon abweichend wurden in einzelnen Fällen auch Projekte höher gestuft, die einen signifikanten Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit, beispielsweise von Seehäfen und Flughäfen, leisten, auch wenn dies durch die gesamtwirtschaftliche Bewertung nicht unmittelbar herleitbar ist. Für alle Dringlichkeitseinstufungen liegen die projektspezifischen Aspekte im Projektinformationssystem (PRINS) vor.

In der Anlage 1 sind die Straßenprojekte des BVWP differenziert nach Dringlichkeitseinstufungen aufgelistet. Zusätzlich sind am Ende der Anlage insgesamt 15 Projekte aufgeführt, die im Rahmen der nächsten Bedarfsplanüberprüfung (gemäß § 4 Bundesfernstraßenausbaugesetz) erneut bewertet und auf ihr Potenzial hin untersucht werden.

	Gesamt	Aus- und Neubauanteil
Laufende und fest disponierte Vorhaben	23.853	15.756
Neue Vorhaben		
VB-E	15.363	7.512
VB	30.608	27.635
WB*	22.697	15.484
WB	11.773	8.609
Summe VB/VB-E	45.972	**35.147**
Summe Laufende und fest disponierte Vorhaben sowie VB/VB-E	**69.824**	**50.902**
Anteil „Autobahnen und VFS 0/1-Bundesstraßen“ (Laufende und fest disponierte Vorhaben sowie „VB/VB-E“) am Gesamtvolumen		**75 %**

Tabelle 10: **Aufteilung der Investitionen (in Mio. €) in Bundesfernstraßen in Dringlichkeitsstufen**

Land	Laufende und fest disponierte Vorhaben (FD)	Neue Vorhaben VB/VB-E	Gesamt FD+VB	Anteil
Baden-Württemberg	3.180	6.247	9.427	13,6 %
Bayern	4.864	7.165	12.029	17,3 %
Berlin	823	21	844	1,2 %
Brandenburg	1.079	959	2.037	2,9 %
Bremen	112	506	618	0,9 %
Hamburg	933	1.567	2.500	3,6 %
Hessen	2.896	5.340	8.236	11,9 %
Mecklenburg-Vorpommern	241	313	554	0,8 %
Niedersachsen	1.885	6.484	8.368	12,1 %
Nordrhein-Westfalen	2.946	10.728	13.674	19,7 %
Rheinland-Pfalz	1.323	1.853	3.176	4,6 %
Saarland	32	103	135	0,2 %
Sachsen	307	703	1.011	1,5 %
Sachsen-Anhalt	507	1.501	2.008	2,9 %
Schleswig-Holstein	1.556	1.481	3.037	4,4 %
Thüringen	974	802	1.776	2,6 %
Gesamt	**23.657**	**45.772**	**69.429**	**100,0 %**

Tabelle 11: **Aufteilung der Investitionen für Aus- und Neubauprojekte in Bundesfernstraßen (Gesamtkosten des Bundes ohne Kosten Dritter) nach Bundesländern (in Mio. €)**

	Aus- und Neubau-anteil [Mio. €]	Anzahl Projekte	Länge [Km]
BAB-Neubau	15.105	50	899
BAB-Ausbau incl. Knoten	15.160	170	1.741
Ortsumgehungen	12.604	514	2.424
Übrige Bundesstraßen	8.034	202	1.060
Gesamt	**50.902**	**936**	**6.124**

Tabelle 12: **Übersicht zu den Neu- und Ausbauprojekten im Bereich Bundesfernstraßen (VB/VB-E sowie Laufende und fest disponierte Projekte)**

7.3 | Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes

Untersuchungsablauf
Beim Verkehrsträger Schiene wurden Projektvorschläge für den BVWP 2030 durch das BMVI gesammelt. Die DB Netz AG, die Bundesländer, Verbände, Initiativen, weitere Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie Bürger haben von der Möglichkeit, dem BMVI Projekte zum Aus- und Neubau von Schienenstrecken zu empfehlen, intensiv Gebrauch gemacht. Rund 1.100 Vorschläge für Aus- und Neubauvorhaben im Bereich der Schiene wurden dem BMVI im Anmeldezeitraum zum BVWP 2030 übermittelt – davon blieben nach der Bereinigung von Dubletten rd. 400 Projekte übrig. Aus diesen wurden in einer Vorprüfung zunächst diejenigen Projekte identifiziert, die grundsätzlich für die Aufnahme in den BVWP 2030 geeignet waren. Für sämtliche Vorhaben wurde daher eine gutachterliche Erstbewertung durchgeführt, je nach individuellen Erfordernissen in unterschiedlicher Untersuchungstiefe. Wenn ein Projektvorschlag nach gutachterlicher Einschätzung eindeutig unwirtschaftlich war, wurde dieser weniger intensiv untersucht als im Falle einer schwer einschätzbaren Wirtschaftlichkeit. Nicht in den Plan aufgenommen wurden Projekte aus dem Bereich des Nahverkehrs, da diese Maßnahmen in die Zuständigkeit der Länder fallen.

Nach Abschluss der Erstbewertungen sind ca. 60 Projektvorschläge für Schienenstrecken verblieben, welche die Grundanforderungen zur Aufnahme in den BVWP erfüllten. Aus diesen wurden wiederum 20 Vorhaben aus den Kernbereichen des Schienennetzes ausgewählt, in denen höhere Kapazitäten (abgeleitet aus Engpassanalysen) bzw. kürzere Fahrzeiten am dringendsten erforderlich sind. Diese Projekte wurden in einer **1. Phase** für den Entwurf des BVWP 2030 in Form von Nutzen-Kosten-Analysen, umwelt- und naturschutzfachlichen sowie raumordnerischen Beurteilungen vollständig bewertet.

Die verbliebenen Streckenprojekte werden nach derzeitiger gutachterlicher Einschätzung deutlich geringere Wirkungen insbesondere zur Engpassauflösung in den Kernbereichen des Schienennetzes erzielen. Für sie erfolgt die Detailbewertung in einer **2. Phase** der Projektbewertungen im Nachgang des BVWP. Diese Projekte können in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen, wenn sie sich als sinnvolle Ergänzung des Schienennetzes herausstellen. Die Projekte verbleiben bis zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit im sogenannten Potenziellen Bedarf (siehe Anlage 2). Im Vordringlichen Bedarf ist ein Budget als Platzhalter für die Projekte des Potenziellen Bedarfs vorgesehen.

In der Gesamtschau aller Projekte des Vordringlichen Bedarfs der 1. Phase haben sich die Verkehrsströme so verändert, dass zwar der Großteil der im Bezugsfall identifizierten Engpässe beseitigt wird, zum Teil aber andere kleinere Engpässe auftreten. Für diese Engpässe wurden durch den Bewertungsgutachter bereits Ideen zu deren Beseitigung entwickelt. Die abschließende Untersuchung der verbliebenen Engpässe wird zusammen mit den Projekten der Phase 2 durchgeführt.

Ebenfalls werden die zentralen Großknoten im deutschen Schienennetz erst in der 2. Phase untersucht. Diese Knotenprojekte können voraussichtlich einen wichtigen Beitrag zur Engpassauflösung im Schienennetz leisten. Aufgrund der verkehrlichen Komplexität werden diese Knoten im Nachgang des BVWP detailliert untersucht, um die notwendigen konkreten Maßnahmen in den Knoten zu identifizieren und deren Wirtschaftlichkeit nachzuweisen. Gleiches gilt für den Bereich „Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe“. Für beide Bereiche ist im Vordringlichen Bedarf ein Budget vorgesehen.

Priorisierung und Ergebnisse
Die im mehrstufigen Prüfungsprozess identifizierten, prioritären 20 Projekte der 1. Phase wurden mit dem detaillierten BVWP-Bewertungsverfahren untersucht und auf Grundlage der Ergebnisse priorisiert. Zudem wurden im Nachgang der Veröffentlichung des BVWP-Entwurfs weitere 5 Projekte detailliert untersucht. Wichtigstes Priorisierungskriterium war das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse. Projekte mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis kleiner als 1 wurden aussortiert und sind damit nicht Teil des BVWP. Von den 25 im Detail bewerteten Projekten werden 22 in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen. Hinzu kommen die Großknoten Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim und München. Diese Projekte sind zentral für die Sicherstellung funktionierender verkehrlicher Abläufe im Schienennetz. Auf Basis bereits in der Vergangenheit durchgeführter Knotenstudien und gutachterlicher Abschätzungen werden die genannten Großknoten ein Volumen von ca. 2,5 Mrd. € aufweisen. In dieser Höhe ist deshalb im VB ein Finanzvolumen eingestellt. Zudem sind im VB für den Bereich „Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe“ Finanzmittel in Höhe von 0,5 Mrd. € vorgesehen. Auch hierfür wird im Nachgang eine detaillierte Untersuchung zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit erfolgen.

Wie im Untersuchungsablauf beschrieben, werden in der 2. Phase noch weitere Vorhaben auf ihre Wirtschaftlichkeit hin untersucht. Auf Basis vorangegangener Studien lässt sich abschätzen, dass nur ein Teil dieser Vorhaben die Anforderungen des VB erfüllen wird. Aufgrund dieser Erfahrungswerte ist im VB ein Investitionsvolumen von 2,75 Mrd. € für diese Vorhaben vorgesehen. Diese Vorhaben können ggf. durch Entscheidung des Deutschen Bundestags in den Bedarfsplan des Bundesschienenwegeausbaugesetzes aufgenommen werden.

Das Gesamtvolumen der Vordringlichen Vorhaben in Höhe von 40,5 Mrd. € bei der Schiene setzt sich damit

zusammen aus den Investitionskosten der 22 bereits im Detail bewerteten Projekte mit einem Volumen in Höhe von ca. 34,75 Mrd. €, den Investitionskosten für die Großknoten, den Projekten zum Kombinierten Verkehr/ Rangierbahnhöfe sowie dem VB-Investitionsvolumen für den Potenziellen Bedarf.

Innerhalb der Vordringlichen Vorhaben sind diejenigen Projekte als VB-E gekennzeichnet, die in besonderem Maße zur Beseitigung von Engpässen beitragen und gleichzeitig keine hohe Umweltbetroffenheit aufweisen. Dabei handelt es sich um fünf Ausbauprojekte sowie die Großknoten. Das Finanzvolumen dieser Projekte des VB-E beträgt 3,4 Mrd. €. Wegen ihrer besonders hohen verkehrlichen Bedeutung sollen bei diesen Projekten Planung bzw. Umsetzung zeitnah erfolgen.

Neben den beschriebenen Neuen Vorhaben werden zusätzlich im BVWP 2030 noch die Laufenden Vorhaben nachrichtlich ausgewiesen. Auf eine erneute Bewertung dieser bereits in Bau befindlichen Projekte wurde verzichtet. Beim Verkehrsträger Schiene beträgt das für die Fertigstellung dieser Projekte notwendige Finanzvolumen ca. 12 Mrd. €.

	Gesamtinvestitionen	davon Aus- und Neubau	davon Erhaltung und Ersatz
Laufende Vorhaben	12,0	8,4	3,6
Neue Vorhaben			
VB-E	6,0	4,9	1,1
VB	34,5	29,2	5,3
Summe VB/VB-E	40,5	34,1	6,4
Summe Laufende Vorhaben und VB/VB-E	**52,5**	**42,5**	**10,0**
Anteil überregional bedeutsame Vorhaben	100 %	100 %	100 %

Tabelle 13: **Investitionen in Bundesschienenwege in Dringlichkeitsstufen (in Mrd. €)**

Bautyp		Gesamtinvestitionen [Mrd. €]	davon Aus-und Neubau [km]
Neubau		**18,6**	**496**
Ausbau		**21,8**	**2.609**
Davon	1 oder 2 zusätzliche Gleise	10,5	558
	Geschwindigkeitsanhebung*	1,9	195
	Elektrifizierung	3,8	934
	Blockverdichtung	1,0	664
	Knoten, ergänzende Maßnahmen Deutschland-Takt	3,3	-
	Anlagen des Kombinierten Verkehrs, Rangierbahnhöfe	0,5	-
	Sonstiges (z. B. Tunnelaufweitung)	0,8	258

* Der Bau zusätzlicher Gleise umfasst häufig auch eine Geschwindigkeitsanhebung des/der bestehenden Gleise/s. Dies ist zur Vermeidung von Doppelzählungen in der Tabelle nicht abgebildet. Insgesamt wird auf 500 km bestehender Gleise die Geschwindigkeit angehoben.

Tabelle 14: **Übersicht zu den Neubauvorhaben im Bereich Bundesschienenwege (VB/VB-E)**

Berücksichtigung des Deutschland-Takts im BVWP 2030
Die vom BMVI beauftragte Machbarkeitsstudie zum Deutschland-Takt[9] hat gezeigt, dass ein integrierter Taktfahrplan für den Personenverkehr auf dem deutschen Schienennetz betrieblich, technisch und rechtlich realisierbar ist. Zu dessen Umsetzung schlägt die Studie eine fahrplanbasierte Infrastrukturentwicklung mit fokussierten Aus- und Neubaumaßnahmen mit dem Ziel einer bestmöglichen Lösung für den Taktverkehr vor.

Kernziel eines Deutschland-Takts sind kürzere Reisezeiten durch schnelle Verbindungen und optimale Anschlussbeziehungen an zahlreichen Bahnhöfen. Zudem sollen Linien des Personenfern- und regionalverkehrs in regelmäßigeren Takten verkehren – auf Fernverkehrs-Hauptachsen mit zwei und mehr Zügen je Stunde, mindestens alle 30 Minuten. Auch systematisierte Fahrpläne für Güterverkehrstrassen werden angestrebt, um den Güterverkehr auf der Schiene attraktiver zu gestalten. Die Machbarkeitsstudie zeigt, dass der Deutschland-Takt zu erheblichen Nachfragesteigerungen nach Verkehrsleistungen auf der Schiene führen kann.

Für die Umsetzung des Konzeptes werden Infrastrukturen benötigt, die passgenau an den richtigen Stellen kürzere Fahrzeiten ermöglichen und in Engpassbereichen mehr Kapazität schaffen. Bei der Konzeptentwicklung für den Deutschland-Takt wurden daher Modelle verwendet, um durch betriebliche Simulationen Engpässe in der Infrastruktur zu identifizieren und fahrplanbasierte Lösungen zu entwickeln.

Alle Maßnahmenvorschläge der Machbarkeitsstudie Deutschland-Takt wurden in das mehrstufige Bewertungsverfahren für den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Die großräumig wirksamen infrastrukturellen Maßnahmenvorschläge der Machbarkeitsstudie zum Deutschland-Takt sind dabei Teil der Vorhaben, die zum BVWP 2030 in der 1. Phase detailliert untersucht wurden. Diese Maßnahmen haben sich dabei als wirtschaftlich erwiesen und sind in den VB eingestuft worden. Ihre Wirtschaftlichkeit wurde dabei auch unabhängig von der Realisierung des Deutschland-Takts nachgewiesen.

Auch die Maßnahmen der 2. Phase werden auf ihre Bedeutung für den Deutschland-Takt hin geprüft und ggf. optimiert. Um einen Deutschland-Takt einführen zu können, sind in einem nächsten Schritt konkrete Zielfahrpläne mit abgestimmten Takten für den Personenverkehr und Systemtrassen für den Güterverkehr auf der Schiene in ganz Deutschland zu entwickeln. Gegebenenfalls sind dafür weitere Engpässe der Infrastruktur zu beseitigen. Dabei werden, falls erforderlich, weitere Maßnahmen zum Ausbau von Strecken und Knoten identifiziert und bewertet.

7.4 | Bundeswasserstraßen

Untersuchungsablauf
Für den Verkehrsträger Wasserstraße sind Projektideen und -vorschläge durch die Bundesländer, Verbände und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes eingereicht worden. Hieraus hat das BMVI mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes die Projekte definiert, die anschließend einer Bewertung unterzogen worden sind. Die Vorhabenliste wurde dabei lediglich um solche Projektvorschläge bereinigt, die keine Relevanz für den BVWP haben, z. B. aufgrund fehlender Bundeszuständigkeit, bei reinen Ersatzmaßnahmen oder bei fehlendem verkehrlichem Bezug.

Wie beim Verkehrsträger Schiene wurde auch bei der Wasserstraße ein mehrstufiges Prüfverfahren gewählt. Zur Reduzierung des Bewertungsaufwandes wurde unter der Beteiligung eines Fachgutachters für einige Projekte eine Vorbewertung – ein sogenannter „Quick Scan" – durchgeführt, mit der geprüft wurde, ob ein Projekt überhaupt die Schwelle der volkswirtschaftlichen Rentabilität, ein NKV von 1, erreichen könnte und dementsprechend einer vollständigen Bewertung im Rahmen des BVWP 2030 unterzogen werden sollte.

Im „Quick Scan" wurden nur die wichtigsten Kosten- und Nutzenströme berücksichtigt. Dies sind die für die Wasserstraße wesentlichen Nutzenkomponenten „Nutzen aus Verbilligung der Beförderungsvorgänge (NB)" und die „Umweltnutzen aus vermiedenen Abgasbelastungen (NA)" – siehe dazu ggf. Abschnitt 12.1. Dabei wurden jedoch alle Annahmen zu Gunsten des Projekts getroffen, sodass die Bewertungsergebnisse als „auf der sicheren Seite liegend" betrachtet werden konnten.

Wasserstraßenprojekte, die im „Quick Scan" ein NKV von (gerundet) mindestens 0,5 erreicht haben, wurden in die Hauptbewertung des BVWP 2030 übernommen. 14 Projekte (teilweise mit Varianten) sind auf Basis der Vorbewertung aus dem weiteren Bewertungsprozess ausgeschieden, weil für sie kein Bedarf nachgewiesen werden konnte. Insgesamt wurde für 28 Wasserstraßenprojekte eine vollständige Bewertung in Form von Nutzen-

9 IGES Institut GmbH / Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb der Technischen Universität Carolo-Wilhelmina zu Braunschweig: Machbarkeitsstudie zur Prüfung eines Deutschland-Takts im Schienenverkehr, Berlin 2015

Kosten-Analysen sowie umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilungen durchgeführt.

Priorisierung und Ergebnisse
Die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger ist ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik. Die Verbesserung der Qualität der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen und der für Deutschland wichtigen Rheinmündungshäfen stehen ebenfalls im Fokus der Investitionspolitik im Rahmen des BVWP. Die Wasserstraße ist ein umweltfreundlicher Verkehrsträger. In einigen Fällen fehlt es jedoch an einer leistungsfähigen Infrastruktur, die wettbewerbsfähige Binnenschifffahrttransporte ermöglicht.

Zur Durchsetzung der genannten verkehrspolitischen Zielsetzungen ist es notwendig, dass der Bund mit dem Ausbau der Infrastruktur ein Angebot macht, indem er auch eventuell langfristig wirtschaftliche Projekte realisiert. Damit sollen z. B. Dritte motiviert werden, komplementäre Maßnahmen, insbesondere Investitionen in Fahrzeuge und Umschlagsinfrastruktur sowie Logistikkonzepte, ebenfalls umzusetzen. Alter und Zustand der Anlagen erfordern rechtzeitige Maßnahmen zur Reduzierung des Ausfallrisikos. Daher werden auch Projekte mit einem aus heutiger Sicht niedrigen NKV weiter verfolgt. Alle in der Hauptbewertung untersuchten Projekte wurden deshalb in den BVWP 2030 aufgenommen. Für die Einstufung der Projekte in den VB und WB war neben dem NKV, der Verbesserung der Qualität der Seehafenhinterlandanbindung und der Erfüllung vertraglicher Verpflichtungen auch die Netzkategorie der Wasserstraße entscheidend. Im Zuge der Netzkategorisierung wurden die wichtigsten Transportrelationen mit einer hohen Verkehrsbedeutung anhand der jeweiligen Transportmengen identifiziert und kategorisiert. Mit dieser Kategorisierung können die verfügbaren Ressourcen auf Projekte konzentriert werden, die eine hohe Verkehrsbedeutung für Transportrelationen im Netz der Bundeswasserstraßen aufweisen (zu den Einzelheiten der Netzkategorisierung siehe Anlage 4).

In die Bedarfskategorie VB/VB-E werden insgesamt 22 Wasserstraßenprojekte mit einem Finanzvolumen in Höhe von 6,39 Mrd. € eingestuft. Der Aus- und Neubauanteil dieser 22 Projekte beträgt 4,0 Mrd. €. Wichtigstes Kriterium für die Aufnahme in den VB/VB-E war dabei das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse. 18 der 22 Projekte des VB/VB-E erreichen Nutzen-Kosten-Verhältnisse zwischen 1,3 und 31,6. Sie umfassen ein Finanzvolumen von rd. 3,52 Mrd. € mit einem Aus- und Neubauanteil von rd. 1,72 Mrd. €.

Ebenfalls in den VB aufgenommen werden vier Wasserstraßenprojekte mit einem NKV unter 1. Diese umfassen ein Gesamtvolumen von 2,87 Mrd. € mit einem Aus- und Neubauanteil von 2,29 Mrd. €. Beim Ersatzneubau der Schleuse Lüneburg-Scharnebeck, der Verlängerung der Neckarschleusen sowie dem Bau von sieben 2. Schleusenkammern an der Mosel erfolgt diese Einstufung aufgrund der hohen Netzbedeutung (Lage innerhalb des Kernnetzes) und der Reduzierung des Ausfallrisikos. Zur Verbesserung der Qualität der Seehafenhinterlandanbindung wurden zudem die Vorhaben zum Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals und des Küstenkanals in den VB eingestuft.

Innerhalb der Vordringlichen Vorhaben sind anhand der Kriterien Netzbedeutung, Wirtschaftlichkeit und Umweltbetroffenheit die besonders wichtigen Projekte als VB-E gekennzeichnet. Dies sind insgesamt sieben Projekte mit einem Finanzvolumen in Höhe von 1,1 Mrd. € bei einem Aus- und Neubauanteil von 0,58 Mrd. €. Die Projekte sind Teil des Kernnetzes der Kategorie A/B mit einer hohen verkehrlichen Netzbedeutung und weisen zudem sehr hohe Nutzen-Kosten-Verhältnisse (größer 5) auf (Abladeoptimierung der Fahrinnen am Mittelrhein, Fahrrinnenvertiefung des Untermains von der Mündung des Rheins bis Aschaffenburg, Fahrrinnenanpassung der Außenweser, Vertiefung des NOK, Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Süd), Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord). Auch das Projekt zur Querschnittserweiterung des Wesel-Datteln-Kanals erreicht ein hohes Nutzen-Kostenverhältnis (über 3) und beinhaltet gleichzeitig einen maßgeblichen (dringenden) Ersatzinvestitionsanteil. Berücksichtigt wurde bei der Einstufung als Projekte des VB-E zudem, dass alle sieben Projekte keine hohe Umweltbetroffenheit aufweisen.

In den Weiteren Bedarf werden sechs Projekte mit einem Finanzvolumen von rd. 0,7 Mrd. € eingestellt. Alle sechs Vorhaben wurden in der Hauptbewertung des BVWP untersucht und haben ein NKV unter 1 erreicht. Der Aus- und Neubauanteil der WB-Vorhaben beträgt rd. 0,6 Mrd. €. Projekte des Weiteren Bedarfs stehen in der Laufzeit des BVWP 2030 grundsätzlich nicht zur Realisierung an und bleiben insofern nachfolgenden Bedarfsüberprüfungen zugänglich.

Zusätzlich werden noch elf weitere Projekte als Laufende und fest disponierte Vorhaben im BVWP nachrichtlich ausgewiesen. Davon befinden sich zehn Vorhaben bereits in Realisierung. Für die elf Laufenden und fest disponierten Vorhaben werden bis zur Fertigstellung aller Projekte noch rd. 1,5 Mrd. € investiert, bei einem Aus- und Neubauanteil von rd. 0,9 Mrd. €. Hierzu zählt als zugesagter Neubeginn auch das Projekt zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe mit einem Volumen von rd. 0,4 Mrd. €.

Die Elbe im Bereich zwischen dem Wehr Geesthacht und der deutsch-tschechischen Grenze ist eine Binnenwasserstraße von internationaler Bedeutung. Es ist das Ziel, die Nutzung der Elbe als Schifffahrtsweg zu erhalten und durch Maßnahmen im Rahmen des in der Erstellung befindlichen „Gesamtkonzept Elbe“ die Zuverlässigkeit der Befahrbarkeit der Wasserstraße zu verbessern.

	Gesamtinvestitionen	davon Aus- und Neubau	davon Erhaltung und Ersatz
Laufende und fest disponierte Vorhaben	1.452	931	521
Neue Vorhaben			
VB-E	1.101	558	543
VB	5.285	3.451	1.835
WB	689	612	78
Summe VB/VB-E	**6.386**	**4.009**	**2.378**
Summe Laufende und fest disponierte Vorhaben sowie VB/VB-E	**7.838**	**4.940**	**2.898**
Anteil überregional bedeutsame Vorhaben am Gesamtvolumen (Laufende und fest disponierte Vorhaben/VB/VB-E)	100 %	100 %	100 %

Tabelle 15: Investitionen in Bundeswasserstraßen in Dringlichkeitsstufen (in Mio. €)

	Projekte des VB/VB-E		
	Gesamtinvestitionen [Mrd. €]	Anzahl Projekte	Länge [Km]
Bautyp			
Neubau	-	-	-
Ausbau	6.385	22	1.155
Wasserstraßenkategorie			
A	2.390	10	460
B	769	6	234
C	3.226	6	461
Projektart			
Binnenschifffahrtsstraßen	5.821	14	852
Seeschifffahrtsstraßen	564	8	303

Tabelle 16: Übersicht zu den Neubauvorhaben im Bereich Bundeswasserstraßen (VB/VB-E)

8 | Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung – Wie können Bürger, Fachwelt und Verwaltung die BVWP-Aufstellung mitgestalten?

8.1 | Konzept der Öffentlichkeitsbeteiligung

Ein hohes Maß an **Transparenz** und umfassende **Möglichkeiten zur Mitwirkung** haben sich zu zentralen Forderungen der Öffentlichkeit an Politik und Verwaltung entwickelt, insbesondere im Bereich der Planung und Entwicklung der öffentlichen Infrastruktur. Das BMVI kommt diesen Ansprüchen umfassend nach und hat die Beteiligung von Fachöffentlichkeit und Bürgern bei der Erstellung des BVWP 2030 gegenüber früheren Bundesverkehrswegeplänen deutlich ausgeweitet.

Dies betrifft alle Phasen zur Erarbeitung des BVWP, die sich zeitlich überschneiden: In der **Konzept- und Prognosephase** wurden seit 2011 in einem transparenten Prozess unter Beteiligung von Fachleuten und Öffentlichkeit die Bewertungsmethodik sowie die Leitlinien des BVWP bestimmt. Zudem wurde eine aktualisierte Verkehrsprognose für das Jahr 2030 erarbeitet. Ab 2012 erfolgte die **Bewertungsphase** mit der Prüfung und Bewertung der u. a. auch von Verbänden und Bürgern angemeldeten Projekte. Zum Entwurf des BVWP 2030 konsultierte das BMVI in der **Beteiligungs-, Abstimmungs- und Beschlussphase** unter anderem Länder, Bundesressorts, Verbände und Bürger. Abbildung 12 stellt die Elemente dieser Beteiligung grafisch dar.

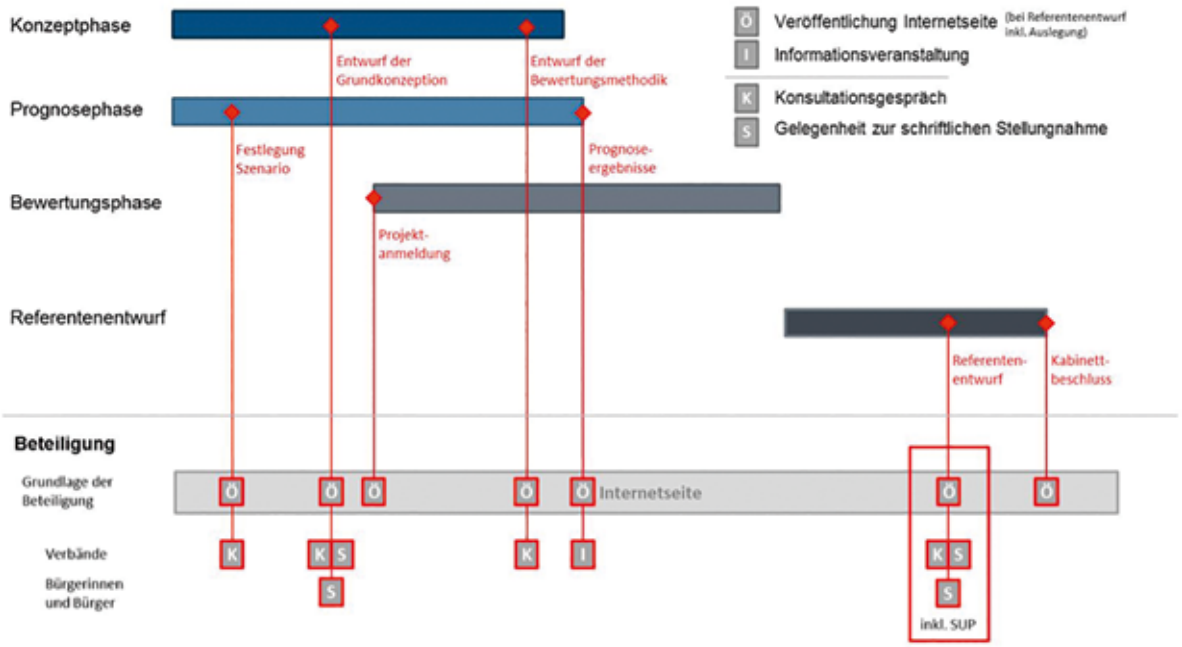


Abbildung 12: **Übersicht zur Öffentlichkeitsbeteiligung**

Eine gute Beteiligung ist unter anderem dadurch gekennzeichnet, dass sie **frühzeitig, offen und kontinuierlich** durchgeführt wird. Das BMVI hat die Öffentlichkeit daher bereits bei der Erarbeitung der Grundkonzeption des BVWP intensiv eingebunden. Doch auch zum vorliegenden Gesamtplanentwurf konnten unter anderem alle Bürger und Interessenvertreter schriftlich und elektronisch Stellung nehmen.

Das Verfahren zur Aufstellung des BVWP ist allerdings komplex. Dabei gibt es eine Vielzahl von potenziell zu Beteiligenden. Es ist daher bei aufkommenden Interessenkonflikten nicht immer möglich, mit allen Akteuren einen Konsens zu erzielen. Der BVWP ist und bleibt eine fachlich begründete Feststellung des Bedarfs an Verkehrsinfrastrukturinvestitionen. Eine **breite Akzeptanz des BVWP** ist ein wichtiges Ziel, das aber nicht zum alleinigen Kriterium der Entscheidungen der Bundesregierung werden kann. Die Aufgabe der Beteiligung besteht darin, die verschiedenen Sichtweisen sinnvoll in den Erarbeitungsprozess einzubringen, fundiert abzuwägen und eine fachgerechte Lösung zu erzielen.

Mit dem BVWP stellt die Bundesregierung ihr zentrales Planungsinstrument für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes auf. Der BVWP hat jedoch keinen Gesetzescharakter. Der Aufstellungsprozess endet stattdessen mit dem Beschluss des BVWP durch die Bundesregierung. Die weiteren Schritte bis zur Verabschiedung der Ausbaugesetze obliegen anschließend dem Deutschen Bundestag als Gesetzgeber und entziehen sich einem unmittelbaren Beteiligungsverfahren.

8.2 | Prozessbegleitende Beteiligungsinstrumente

Mit dem **Entwurf der Grundkonzeption für den neuen BVWP** veröffentlichte das BMVI im Februar 2013 ein Konzeptpapier, in dem noch keine konkreten Einzelprojekte benannt und diskutiert wurden. Vielmehr wurden in einem ersten Schritt zunächst die Leitlinien und Investitionsschwerpunkte des neuen Bundesverkehrswegeplans formuliert. Nach der Veröffentlichung wurden im Februar 2013 insgesamt 91 Verbände zu einem Konsultationsgespräch eingeladen, von denen 46 an der Veranstaltung teilnahmen, um den Entwurf der Grundkonzeption mit dem BMVI zu erörtern. Darunter befanden sich viele Verbände aus den Bereichen Verkehr, Umwelt und Wirtschaft, ferner auch Gewerkschaften, Berufsfachverbände und Vereine. Alle Beteiligten konnten im Anschluss an das Konsultationsgespräch zudem schriftlich zur Grundkonzeption Stellung nehmen. Insgesamt machten 30 Verbände von dieser Möglichkeit Gebrauch.

Auch die Bürger wurden durch eine Pressemitteilung und den Internetauftritt des BMVI Anfang 2013 dazu aufgefordert, sich zum Entwurf der Grundkonzeption zu äußern. Daraufhin gingen 150 Rückmeldungen von Einzelpersonen, Bürgerinitiativen und einzelnen Kommunen bzw. kommunalen Aufgabenträgern beim BMVI ein.

Aus den Stellungnahmen konnte das BMVI eine Vielzahl hilfreicher Hinweise für den weiteren BVWP-Entstehungsprozess ableiten. Zahlreiche Anmerkungen flossen direkt in die Grundkonzeption ein. Vorschläge, die nach sorgfältiger Prüfung keine Berücksichtigung finden konnten, wurden begründet zurückgewiesen. Hiervon waren insbesondere auch Stellungnahmen zu einzelnen Infrastrukturprojekten betroffen, da zum Zeitpunkt der Beteiligung noch keine Erkenntnisse zu einzelnen Maßnahmen vorlagen. Die Ergebnisse des Konsultationsverfahrens hat das BMVI in einem Bericht zusammengefasst und parallel zur Endfassung der Grundkonzeption im April 2014 veröffentlicht.[10]

Zu den einzelnen **Bewertungsmodulen** im Rahmen der Projektbeurteilungen des BVWP 2030 wurden im April 2014 zudem ein Verbändegespräch und im Juni 2014 eine wissenschaftliche Fachtagung in Berlin durchgeführt. Am Ende der Prognosephase zum BVWP wurden die Ergebnisse des fachlich-wissenschaftlichen Prognoseprozesses im Juni 2014 veröffentlicht.

8.3 | Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des BVWP 2030

Zum **Entwurf des BVWP 2030** einschließlich des zugehörigen **Umweltberichts** führte das BMVI eine Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung durch. Für einen Zeitraum von insgesamt sechs Wochen (21.03.16 bis 02.05.16) wurden die Dokumente für jedermann zugänglich in 20 über das Bundesgebiet verteilten Städten ausgelegt. Zudem können die Unterlagen auf der Internetseite des BMVI eingesehen werden.

Darüber hinaus wurde im Internet ergänzend ein **Projektinformationssystem** – kurz PRINS – mit den detaillierten Bewertungsergebnissen auf Ebene der Einzelprojekte bereitgestellt. Das PRINS kann über die Internetseite des BMVI abgerufen werden.

Alle Interessierten konnten sich somit umfassend über den BVWP-Entwurf informieren und über einen **Zeitraum von sechs Wochen** schriftlich oder elektronisch über ein auf der Internetseite des BMVI bereitgestelltes Online-Formular zum Entwurf äußern. Ergänzend dazu konnten auch Behörden sowie betroffene Bürgerinnen und Bürger aus den Nachbarstaaten schriftlich Stellung nehmen. Das BMVI hat alle fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen erfasst, bearbeitet und fachlich-inhaltlich geprüft. Bei dieser Aufgabe wurde das BMVI durch externe Gutachter unterstützt.

Zum Entwurf des BVWP 2030 sind fast 40.000 Stellungnahmen eingegangen. Aufgrund der Vielzahl der Stellungnahmen werden diese jedoch nicht einzeln beantwortet oder veröffentlicht, sondern in einem **Bericht zum Beteiligungsverfahren** zusammenfassend behandelt. Dieser Bericht wurde durch das BMVI veröffentlicht.

Die Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan erfüllt nach §§ 14h bis 14j des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) die gesetzlichen Anforderungen der **Strategischen Umweltprüfung (SUP)**. Bei der SUP handelt es sich um ein Prüfungsverfahren, mit dem die Umweltaspekte von Plänen systematisch untersucht werden. Ziel der SUP ist es, die Auswirkungen eines Plans auf die Umwelt bereits frühzeitig zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten, um die so gewonnenen Ergebnisse und Erkenntnisse bei

10 Bericht zum Konsultationsverfahren zur Grundkonzeption des neuen Bundesverkehrswegeplans, BMVI, Berlin 2014.

der Entscheidung über den Plan mit berücksichtigen zu können. Entsprechend werden im Rahmen der SUP zum BVWP 2030 die voraussichtlich eintretenden Umweltauswirkungen bei vollständiger Realisierung des Gesamtplans transparent gemacht. Die SUP des BVWP 2030 ersetzt allerdings keine Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) auf Ebene von Einzelvorhaben, wie sie beispielsweise im Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird.

Beim Beteiligungsverfahren der SUP standen daher – trotz des bereitgestellten PRINS, das auf Projektebene über die bewerteten Vorhaben informiert – **Fragen zur Wirkung des Gesamtplans** im Vordergrund. Einzelvorhaben konnten daher nicht im Detail diskutiert werden. Gegenstand des BVWP ist ausschließlich die Frage, ob für ein Projekt grundsätzlich ein verkehrlicher Bedarf besteht. Projektbezogene Stellungnahmen waren daher nur relevant, wenn diese Auswirkungen auf den Gesamtplan hatten. Dies war beispielsweise dann der Fall, wenn es Hinweise gab, die den Bedarfsnachweis der Projekte ernsthaft in Zweifel ziehen, z. B. also fehlerhafte Bewertungen vorliegen würden. Wie Projekte im Detail auszugestalten sind, wird in nachgelagerten Planungsverfahren wie den **Raumordnungs-, Linienbestimmungs- und Planfeststellungsverfahren** konkretisiert. Bei Letzterem wiederum sind teilweise separate Beteiligungsmöglichkeiten für die Öffentlichkeit gesetzlich garantiert.

Stellungnahmen ohne Bezug zur Wirkung des Gesamtplans sowie rein wertende Meinungsäußerungen ohne sachliche Begründung wurden im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP 2030 nicht berücksichtigt. Das Beteiligungsverfahren war ferner kein Abstimmungsverfahren. Es erfolgte daher keine Aufrechnung zwischen „unterstützenden“ und „ablehnenden“ Stellungnahmen. Mehrfacheinsendungen von inhaltsgleichen Stellungnahmen wurden inhaltlich nur einmal berücksichtigt. Aus fachlich-inhaltlichen oder rechtlichen Gründen sinnvolle Hinweise wurden in die Endfassung des BVWP 2030 übernommen.

9 | Verkehrsinfrastruktur jenseits des BVWP – Wie entwickeln wir unser Verkehrssystem zusätzlich weiter?

Der Bundesverkehrswegeplan ist die zentrale planerische Grundlage für die langfristige Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes. Der Bund ergreift darüber hinaus jedoch noch zahlreiche weitere Maßnahmen, die zur Weiterentwicklung der Verkehrswege und ihrer effizienten Nutzung beitragen.

9.1 | Moderne Straßen intelligent nutzen

Mit der **„Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren" (Strategie AVF)** hat die Bundesregierung auf Vorschlag des BMVI und auf Basis von Empfehlungen des Runden Tisches „Automatisiertes Fahren" Leitlinien verabschiedet, um die Wachstums- und Wohlstandschancen der Mobilität 4.0 auf allen Straßenkategorien zu nutzen. Automatisierte und vernetzte Fahrzeuge sollen untereinander und mit der Infrastruktur Informationen austauschen. **Intelligente Verkehrssysteme (IVS)** erfassen, übermitteln und verarbeiten verkehrsbezogene Daten und Informationen durch den Einsatz innovativer Informations- und Kommunikationstechnologien.

Von der Automatisierung und Vernetzung im Straßenverkehr im Zusammenspiel mit den Intelligenten Verkehrssystemen werden in den kommenden Jahren entscheidende Impulse für die Steigerung der Verkehrssicherheit, -effizienz und Umweltverträglichkeit beim motorisierten Individualverkehr, im Güterverkehr und im öffentlichen Nahverkehr ausgehen. Beispielsweise lassen sich Gefahren- und Stausituationen erkennen, Verkehrsführung und Verkehrsfluss sicherer und effizienter gestalten.

Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, optimale Rahmenbedingungen und die erforderlichen Voraussetzungen für die Einführung entsprechender Innovationen zu schaffen – auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene.

Das BMVI hat mit weiteren Partnern das **„Digitale Testfeld Autobahn"** auf der Bundesautobahn A 9 in Bayern eingerichtet. Auf diesem können digitale Innovationen für das automatisierte und vernetzte Fahren sowie die intelligente Straßenausstattung einzeln und im komplexen Zusammenspiel unter realen Bedingungen erprobt und weiterentwickelt werden. Auf dem Testfeld sollen unter anderem die Kommunikation zwischen Fahrzeugen untereinander („Car-to-Car") und mit Infrastruktureinrichtungen („Car-to-X") und telematische Falschfahrerwarnsysteme untersucht werden. Auch Systeme, die ein intelligentes Monitoring der Infrastruktur ermöglichen, sollen erprobt werden. Mit dem Testfeld wird der Automobilindustrie, Zulieferern, Telekommunikationsunternehmen und Forschungseinrichtungen eine einzigartige Versuchsumgebung bestehend aus moderner intelligenter Straßeninfrastruktur und einer speziellen Kommunikations- und straßenbaulichen Ausstattung angeboten.

Intelligente Mobilität endet nicht auf Autobahnen. Es gilt, die Potenziale der AVF-Technologien auch auf Straßenkategorien im suburbanen und urbanen Raum zu nutzen. Um die Entwicklungsschritte für das AVF in Verbindung mit den IVS im urbanen und suburbanen Bereich voranzutreiben, sind weitere komplexe Forschungsfragen zu lösen und die Erprobung technischer Lösungen zu ermöglichen. Forschungsvorhaben auf digitalen Testfeldern in Städten sollen gefördert werden.

Der Bund wird auf den Bundesfernstraßen zudem den Ausbau moderner **Verkehrsmanagementsysteme** weiter vorantreiben. Dazu gehören die gezielte Steuerung des Verkehrs durch Strecken- und Netzbeeinflussungsanlagen und die Freigabe von Seitenstreifen während der Spitzenzeiten. Ziel ist auch hier eine intelligente Autobahn, auf der die Kapazitäten bestmöglich genutzt werden und die Verkehrssicherheit erhöht wird.

Vor diesem Hintergrund schreibt das BMVI auch den **„Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015"**, in dem rd. 140 konkrete Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von 300 Mio. € enthalten sind, gemeinsam mit den Ländern über das Jahr 2015 hinaus fort. Der Plan umfasst dabei auch zukunftsweisende Intelligente Verkehrssysteme wie die Kooperativen Systeme zur Fahrzeug- und Infrastrukturkommunikation.

9.2 | Digitale Technik im Schiffs- und Schienenverkehr

Im Bereich der **Binnenschifffahrt** dient moderne Telematik insbesondere dazu, die Verkehrsteilnehmer rechtzeitig über Engpässe oder Störungen auf und an der Wasserstraße zu informieren. Dadurch werden die Routenplanungen unterstützt, Verkehrsabläufe durch die Vermeidung unnötiger Wartezeiten vor Schleusen optimiert und Kraftstoffersparnisse sowie geringere Emissionen erzielt.

Binnenschifffahrtsinformationsdienste, auch **„River Information Services"** oder „RIS" genannt, leisten hierzu einen wichtigen Beitrag. Sie dienen vorrangig dem Schleusen- und Engstellenmanagement, liefern Verkehrsinformationen und unterstützen Havarievorsorge und Unfallmanagement. Damit diese Dienste optimal genutzt werden können, wird vom BMVI derzeit die Landinfrastruktur

für ein Automatisches Schiffsidentifikationssystem (AIS) aufgebaut, dessen Daten künftig breite Verwendung für die RIS finden.

Durch Einsatz von RIS kann die vorhandene Infrastruktur effizienter genutzt und die Sicherheit des Schiffsverkehrs deutlich erhöht werden. Es wird davon ausgegangen, dass die Vorteile von RIS bis 2030 im gesamten Wasserstraßennetz genutzt werden können.

Auch beim Verkehrsträger **Schiene** wird an einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Verkehrswege gearbeitet. Zunächst ist es Kernaufgabe des BVWP, durch den Ausbau der Infrastruktur die Nennleistung zu erhöhen, d. h. die fahrplanunabhängige, physikalische Leistungsfähigkeit des Schienennetzes. Hierzu zählt auch die Kapazitätssteigerung mittels neuer Leit- und Sicherungstechnik, beispielsweise durch die Verkürzung von Blocklängen im konventionellen Signalsystem oder die Einführung des „European Rail Traffic Management Systems".

Um die Nennleistung des Netzes aber auch in der konkreten Fahrplanerstellung und Trassenvergabe optimal ausnutzen zu können, hat die DB Netz AG das Projekt **„Digitale Kapazitätssteigerung"** gestartet. Die optimierte Planung der Trassen soll unter Berücksichtigung eines Deutschland-Takts – eines integrierten Taktfahrplans für den Personenverkehr – auch die fahrplanabhängige Kapazität der Strecke steigern, also für einen höheren Nutzungsgrad der Infrastruktur sorgen. Durch eine automatisierte Vorabplanung von optimierten Systemtrassen für den Güterverkehr soll die fahrplanbedingt nutzbare, sogenannte Konstruktionskapazität der einzelnen Strecken gegenüber der herkömmlichen manuellen Trassenkonstruktion erhöht werden.

Die Methoden der „Digitalen Kapazitätssteigerung" sollen mittelfristig außerdem neue Möglichkeiten zur Detektion von Engpässen auf Strecken und in Knoten des Schienennetzes und zur gezielteren Dimensionierung der Infrastruktur in der Bundesverkehrswegeplanung schaffen. Der Nutzen konkreter Infrastrukturmaßnahmen könnte damit noch präziser prognostiziert und nachgewiesen werden.

9.3 | Nachhaltige, ökologische und sichere Mobilität

Der Schutz vor Schienenverkehrslärm gehört zu den Kernelementen einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik der Bundesregierung. Bis 2020 will die Bundesregierung laut Koalitionsvertrag den Schienenlärm halbieren – ausgehend vom Jahr 2008. Vom menschlichen Gehör wird eine Minderung um 10 dB (A) als Halbierung des Lärms empfunden.

Im Mittelpunkt der Strategie Leise Schiene des BMVI steht dabei die Lärmminderung an der Quelle durch Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf lärmarme Bremstechniken. Die Umrüstung wird durch das BMVI gefördert. Zudem zahlen seit 2013 laute Züge mehr als leise Züge. Ein weiterer wichtiger Baustein ist der stationäre Lärmschutz. Über 100 Mio. Euro wendet das BMVI jährlich für die freiwillige Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen auf. Das Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) der Bundesregierung für die Jahre 2016 bis 2018 sieht zusätzliche Investitionen für Lärmschutz vor. Damit sollen insbesondere der Lärm an Brennpunkten weiter reduziert sowie innovative Techniken entwickelt werden.

Mit der überarbeiteten Vorschrift Schall 03 setzt das BMVI auf eine genauere Berechnung des Schienenlärms und hat den Schienenbonus zum 01.01.2015 abgeschafft; ein Abschlag von fünf Dezibel wird nicht mehr gewährt. Mit der Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung um drei Dezibel erfolgte eine weitere Reduktion zum 01.01.2016. Somit gelten erstmals die gleichen Grenz- und Auslösewerte für Schienen- und Straßenlärm. Ab dem Fahrplanwechsel 2020/21 sollen keine lauten Güterwagen mehr auf dem deutschen Schienennetz fahren dürfen. Eine entsprechende Rechtsgrundlage wird derzeit erarbeitet.

Einen besonderen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität weit über den Lärmschutz hinaus können alternative Antriebe und Kraftstoffe leisten. Zur Umsetzung der Energiewende im Verkehrssektor hat die Bundesregierung im Jahr 2013 die **Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie** beschlossen. Diese soll weiterentwickelt werden. Zentrale Ziele der Strategie sind die Reduktion der CO_2-Emissionen und des Endenergieverbrauchs des Verkehrs. Dies erreichen wir u. a., indem wir die Antriebe mithilfe von regenerativ erzeugtem Strom oder Wasserstoff elektrifizieren.

Die **Elektromobilität** ist eine Schlüsseltechnologie für die Gestaltung eines nachhaltigen Verkehrssystems. Sie kann entscheidend dazu beitragen, dass wir unabhängiger von fossilen Brennstoffen werden. Elektrofahrzeuge leisten zudem einen Beitrag für lebenswerte Städte und Gemeinden, da sie wesentlich leiser als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor und lokal emissionsfrei fahren.

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, dass Deutschland Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität wird. In den letzten Jahren wurden daher mehr als 2 Mrd. € an Forschungsmitteln für die Förderung der Elektromobilität mit Batterie bzw. Wasserstoff und Brennstoffzelle zur Verfügung gestellt. Damit wurden insbesondere regionale Pilotvorhaben zur Elektromobilität in „Modellregionen" und „Schaufenstern" initiiert und das Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) aufgelegt.

Zudem hat die Bundesregierung das Elektromobilitätsgesetz auf den Weg gebracht. Es regelt die Kennzeichnung von Elektrofahrzeugen und ermöglicht deren privilegierte Behandlung durch die Kommunen. Diese können nunmehr die Nutzung von Bus- bzw. Sonderspuren durch E-Fahrzeuge erlauben, Zufahrtsverbote aufheben und spezielle Park- und Halteregelungen vorsehen.

Zur Umsetzung der europäischen Richtlinie über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (sog. „Clean Power for Transport"-Richtlinie) soll darüber hinaus eine **Lade- und Tankinfrastruktur** für Strom, Wasserstoff und Erdgas aufgebaut werden. Bis Ende 2016 legen wir einen Nationalen Strategierahmen vor, wie wir diese Strukturen in den kommenden Jahren schaffen werden.

Derzeit bauen wir ein Netz aus rd. 400 Schnellladesäulen für Elektrofahrzeuge an nahezu allen Autobahnraststätten in Deutschland auf, denn diese sind für Langstreckenmobilität unerlässlich.

Gemeinsam mit der Industrie wurde zudem das „50-Tankstellen-Programm" initiiert, über das ein bundesweites Grundnetz von Wasserstoff-Tankstellen für Fahrzeuge mit Brennstoffzeile aufgebaut werden soll. Bis 2023 soll ein Netz von 400 Tankstellen errichtet werden.

Wasserstoff und Brennstoffzellen sind aus Sicht des Bundes eine unverzichtbare Alternative und Ergänzung zu den leistungs- und reichweitenbeschränkten Batteriefahrzeugen, insbesondere für die Langstrecke, für große Autos und Busse, perspektivisch aber auch für den Schiffs- und Luftverkehr.

Nachhaltigkeit ist auch abseits des motorisierten Verkehrs ein zentrales Anliegen der Bundesregierung. Insbesondere der Radverkehr trägt zu einer umweltschonenden und gleichzeitig gesundheitsfördernden Mobilität bei und macht einen wichtigen Anteil am Verkehrsaufkommen in Deutschland aus.

Die Bundesregierung misst dem Radverkehr als Teil eines modernen Verkehrssystems daher einen hohen Stellenwert bei und fördert ihn mit dem **Nationalen Radverkehrsplan**, dem strategischen Grundsatzdokument des Bundes für die Radverkehrspolitik. Mit ihm werden die Leitlinien für die Radverkehrsförderung dargestellt, wie z. B. die Förderung des Radverkehrs im ländlichen und städtischen Raum, die Beseitigung von Kapazitätsproblemen in den Städten sowie die zunehmende Elektromobilität im Radverkehr. Mit dem Nationalen Radverkehrsplan hat der Bund eine aktive Rolle als Moderator, Koordinator und Impulsgeber für eine bundesweite Radverkehrsförderung übernommen.

Rund 19.000 km Radwege verlaufen bereits entlang von Bundesstraßen. Der Bund stellt im Jahr 2016 rd. 98 Mio. € für den Erhalt und die Erweiterung dieses Netzes bereit. Hinzu kommen 3,2 Mio. € für die Förderung von Modellprojekten zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans und 1,3 Mio. € für die Ertüchtigung von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen für den Radverkehr. Darüber hinaus können auch die Bundesmittel nach dem Entflechtungsgesetz von den Bundesländern in die Radverkehrsinfrastruktur investiert werden.

Welche Potenziale im Radverkehr stecken, wird künftig der vom BMVI initiierte **Radweg Deutsche Einheit** zeigen, der von der Bundesstadt Bonn zur Hauptstadt Berlin führen wird. Neben der Präsentation von rund 100 touristischen und kulturellen Highlights wird der Fokus dieses modernen Radwegs besonders auf digitale Funktionalitäten und elektromobiler Infrastruktur liegen. Kern der Route werden Fahrrad-Raststätten – die sogenannten „Radstätten" – sein, die in vier Varianten in modularer Bauweise entlang des Radwegs errichtet werden sollen. Sie werden mit freiem WLAN-Zugang, integrierten Touchpads und der Unterstützung für E-Bike-Nutzer einen zeitgemäßen Service bieten.

Zukünftig wird sich der Bund im Rahmen seiner verfassungsrechtlichen Möglichkeiten noch stärker am Bau von Radschnellwegen beteiligen. Die zu ändernden Grundlagen werden derzeit von der Bundesregierung geprüft.

Nachhaltiger wird unser Verkehrssystem auch dadurch, dass wir trotz großer Erfolge in der Vergangenheit weiter konsequent an der Verbesserung der **Verkehrssicherheit** arbeiten. Gerade im Bereich des Straßenverkehrs soll die Anzahl der Getöteten und Verletzten deutlich sinken. Die Halbzeitbilanz zum Verkehrssicherheitsprogramm 2011 zeigt, dass viele der Maßnahmen in den Aktionsfeldern „Mensch", „Fahrzeugtechnik" und „Infrastruktur" ein großes Potenzial aufweisen. Angesichts des weiter stark zunehmenden Verkehrsaufkommens werden Verbesserungen der Sicherheit auch in Zukunft von großer Bedeutung sein.

Dem BMVI stehen derzeit jährlich rd. 13 Mio. € für Aufklärungsmaßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit zur Verfügung. Durch Investitionen in die Prävention werden Leben gerettet und die volkswirtschaftlichen Kosten von Verkehrsunfällen gemindert. Durchgeführt werden beispielsweise Zielgruppenprogramme für Kinder, junge Fahrer und Senioren. Darüber hinaus finanziert das BMVI auch Kampagnen wie „Runter vom Gas".

Dazu fördert das BMVI seit vielen Jahren auch maßgeblich die Erarbeitung und Fortschreibung der Technischen Regelwerke für die Planung und den Bau von

Straßen. Dadurch werden nicht nur Autobahnen und Bundesstraßen so sicher wie möglich gebaut, sondern auch die Land- und innerörtlichen Straßen auf dem technisch neuesten Stand weiterentwickelt.

Im Bereich der Fahrzeugtechnik sind wir zudem auf nationaler und internationaler Ebene aktiv, um die sicherheitsrelevante Bau-, Ausrüstungs- und Betriebsvorschriften so zu gestalten, dass innovative Technologien in Kraftfahrzeugen gefördert werden.

9.4 | Stärkung des Güterverkehrs

Die erwartete Verkehrszunahme führt in Deutschland aufgrund seiner Lage in der Mitte Europas zu einer überproportionalen Zunahme des Güterverkehrs, insbesondere des Transit- und Seehafenhinterlandverkehrs. Damit dieses Wachstum bewältigt werden kann, fördert der Bund den Güterverkehr auch über die BVWP-Projekte hinaus. Der Transport von Gütern soll effizienter und das Wachstum des Güterverkehrs zu einem möglichst großen Anteil auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße verlagert werden. Gleichzeitig soll die intermodale Vernetzung und Verzahnung der Verkehrsträger verbessert werden.

Der **Kombinierte Verkehr** optimiert die Vernetzung der Verkehrsträger und ermöglicht die verstärkte Einbeziehung der umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße in die Logistikketten. Der Bund unterstützt den Bau von Umschlaganlagen nichtbundeseigener Unternehmen daher finanziell mit bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten sowie die Umschlaganlagen der Deutschen Bahn AG über das Bundesschienenwegeausbaugesetz. Allein durch die mithilfe der Förderrichtlinie für den Kombinierten Verkehr errichteten Umschlaganlagen wurden im Bezugsjahr 2013 täglich etwa 14.000 Lkw-Fahrten bzw. rd. 5,7 Mio. Lkw-Kilometer pro Tag eingespart.

Die Bundesregierung hat sich darüber hinaus das generelle Ziel gesetzt, den Logistiksektor nachdrücklich zu unterstützen. Vor diesem Hintergrund wurde der **Aktionsplan Güterverkehr und Logistik** u. a. mit einer Strategie zum sauberen, energieeffizienten Gütertransport weiterentwickelt. Der Aktionsplan verfolgt die Stärkung des Logistikstandorts Deutschland, die Erhaltung und Modernisierung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur, die bessere Vernetzung aller Verkehrsträger sowie die Förderung eines umweltfreundlichen und energieeffizienten Gütertransports. Weiter leistet er einen Beitrag zur Nachwuchssicherung und zum Erhalt guter Arbeitsbedingungen in der Branche. Der Aktionsplan wird regelmäßig mit Blick auf den Umsetzungsstand der Maßnahmen überarbeitet. Die erste Aktualisierung wurde im Juni 2016 auf der Internetseite des BMVI veröffentlicht.

Mit dem **Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr** (SHHV) konnten in der Vergangenheit auf dem Verkehrsträger Schiene zahlreiche kleinere Maßnahmen mit kapazitätserhöhender Wirkung im Schienennetz mit einem verhältnismäßig geringen Mitteleinsatz realisiert und der Schienengüterverkehr dadurch gestärkt werden. Das Programm wird daher bis 2020 in zwei Tranchen als SHHV II fortgesetzt, um gezielt weitere Engpässe zu beseitigen.

Ein weiterer wichtiger, infrastrukturbezogener Punkt des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik ist der verstärkte **Aus- und Neubau von Rastanlagen**. Die letzte bundesweite Lkw-Parkstandserhebung hat im Jahr 2013 einen zusätzlichen Bedarf von rd. 11.000 Lkw-Parkplätzen festgestellt. Der Bund investiert daher rd. 130 Mio. € jährlich in die Rastanlagen.

Zusätzlich sollen bereits vorhandene Parkmöglichkeiten entlang der Autobahn künftig durch Lkw-Parkleitsysteme und intelligente Parkverfahren, z. B. Kolonnenparken und Kompaktparken, noch besser ausgenutzt werden. Das BMVI hat daher gemeinsam mit den Straßenbauverwaltungen der Länder verschiedene Pilotvorhaben zum telematisch gesteuerten Lkw-Parken realisiert.

So werden in einem Pilotprojekt beispielsweise Rastanlagen entlang eines Autobahnabschnitts mit einem Lkw-Parkleitsystem ausgestattet. Mit Erfassungssystemen an den Zu- und Abfahrten werden ein- und ausfahrende Lkw automatisch gezählt und daraus die Anzahl der freien Parkstände errechnet. Die gewonnenen Daten werden auf dem zentralen Online-Portal „Mobilitätsdatenmarktplatz“ kostenfrei zur Verfügung gestellt. Lkw-Fahrer können diese Echtzeit-Informationen, z. B. durch Smartphone-Apps, direkt in ihrem Fahrzeug empfangen und gezielt freie Parkstände anfahren. Damit können die gesetzlich vorgeschriebenen Pausenzeiten verlässlicher eingehalten werden, was auch einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit auf unseren Straßen leistet.

9.5 | Innovative Konzepte für den Verkehrsstandort Deutschland

Zur Stärkung der See- und Binnenhäfen und damit auch der Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Logistikbranche wurde das **Nationale Hafenkonzept** für die See- und Binnenhäfen weiterentwickelt und im Januar 2016 vom Bundeskabinett beschlossen. Das Konzept stellt eine deutschlandweite Strategie für die Hafenpolitik der kommenden zehn Jahre dar. Ziel ist es, dass die deutschen Häfen auch zukünftig ihre wirtschaftlichen und logistischen Herausforderungen meistern und ihre Rolle als

Drehscheiben des nationalen und internationalen Warenaustauschs und als zentrale Güterverteilzentren weiter stärken können.

Gleichzeitig ist der Bund bestrebt, auch den Luftverkehrsstandort Deutschland zu stärken, faire und chancengleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen und die deutschen Luftverkehrsunternehmen beim Erhalt ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zu unterstützen. Das BMVI erarbeitet daher derzeit auch ein **Luftverkehrskonzept**. Dessen Ziel ist es unter anderem auch, die Rolle des Bundes bei der Planung eines deutschlandweiten Flughafennetzes zu stärken.

Das BMVI steht bei der Erarbeitung des Luftverkehrskonzepts in ständigem Dialog mit den beteiligten Bundesressorts, den Bundesländern sowie den relevanten Verbänden und Organisationen aus den Bereichen Luftfahrt, Wirtschaft und Umwelt. Da ein Luftverkehrskonzept auf belastbaren Daten beruhen muss, wurde zunächst die Wettbewerbsposition des Luftverkehrsstandorts Deutschland im internationalen Zusammenhang durch einen externen Gutachter analysiert. Aufbauend auf den Ergebnissen des Gutachtens wird derzeit das Luftverkehrskonzept erstellt.

Zu einer innovativen und nachhaltigen Verkehrspolitik gehört auch ein effizienter Umgang mit den für die Verkehrsinfrastruktur verfügbaren Finanzmitteln. In den vergangenen Jahren gab es in Deutschland allerdings vermehrt öffentliche Debatten über Großprojekte, die ihnen gesetzte Kosten- und Terminrahmen nicht einhielten. Das BMVI hat daher eine **Reformkommission Bau von Großprojekten** ins Leben gerufen, die im Juni 2015 Handlungsempfehlungen vorgelegt hat, wie Kostenwahrheit und -transparenz, Effizienz und Termintreue bei Großprojekten verbessert werden können.

Das Bundeskabinett hat darauf aufbauend im Dezember 2015 einen **„Aktionsplan Großprojekte“** verabschiedet. Kernbestandteile sind ein frühzeitiges und kontinuierliches Risikomanagement, klare Projektstrukturen, eine stärkere partnerschaftliche Zusammenarbeit aller Projektbeteiligten, die Vereinbarung einer außergerichtlichen Streitbeilegung und eine stärkere Digitalisierung des Bauens.

Zur konkreten Förderung der Digitalisierung des Bauens hat das BMVI im Dezember 2015 einen **Stufenplan zur Einführung von „Building Information Modeling“** – kurz BIM – in seinem Zuständigkeitsbereich vorgelegt. Ab Ende 2020 sollen alle neu zu planenden Projekte in der Regel mit dieser digitalen Methode geplant und realisiert werden. Die Einführung von BIM wird durch Pilotvorhaben unterstützt. Auf dieser Grundlage sollen Planen und Bauen „Made in Germany“ auch im global-digitalen Zeitalter erfolgreich bleiben.

Teil III:
Die wissenschaftlichen Grundlagen – Methodische Basis für einen transparenten BVWP

10 | Verkehrsprognose 2030 – Wie viel Verkehr bringt die Zukunft?

10.1 | Grundannahmen und Prognoseverfahren

Unabdingbare Voraussetzung für die Bewertung der Verkehrsinfrastrukturprojekte und damit für die Erstellung des neuen BVWP 2030 war eine aktuelle, möglichst belastbare Prognose der zukünftigen Verkehrsentwicklung. Da Verkehrsinfrastrukturprojekte einen langen Planungsvorlauf haben und die Realisierung eines Projekts mehrere Jahre in Anspruch nehmen kann, hat das BMVI für den BVWP 2030 eine Verkehrsprognose für den Güter- und Personenverkehr mit einem Prognosehorizont für das Jahr 2030 erstellen lassen. Diese umfasst

- die Verkehrsverflechtungen innerhalb Deutschlands auf Kreisebene sowie mit dem Ausland,
- die Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger,
- die Verteilung dieser Verkehrsmengen auf die Verkehrsinfrastruktur und
- den Endenergieverbrauch sowie die CO_2-Emissionen der Verkehrsträger.

Als Vorarbeit und Grundlage der Verkehrsprognose wurden in eigenen Teilprojekten sozio-ökonomische und demografische Leitdaten vorausgesagt, Festlegungen zur Entwicklung von Nutzer- und Transportkosten abgeleitet und weitere verkehrspolitische Rahmenbedingungen definiert.

Die demografischen Leitdaten wurden vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) prognostiziert. Demnach wird die Einwohnerzahl Deutschlands von 80,2 Mio. im Jahr 2010 bis 2030 um gut 2 % auf 78,2 Mio. Menschen abnehmen. Die Anzahl der Einwohner im Alter von über 18 Jahren, die sog. „fahrfähige“ Bevölkerung, wird um 1 % zurückgehen. Innerhalb der Erwachsenen wird die Anzahl der Einwohner im Erwerbsalter von 18 bis 64 Jahren um 12 % abnehmen, die Anzahl der Personen ab 65 Jahren dagegen um 31 % zunehmen.

Die gesamtwirtschaftlichen Strukturdaten wurden vom ifo Institut, Niederlassung Dresden, in Kooperation mit der Hamburger Helmut-Schmidt-Universität prognostiziert. Für das Bruttoinlandsprodukt (BIP) Deutschlands wird demnach ein jährliches durchschnittliches Wachstum von 1,14 % bis 2030 erwartet. Der nur moderate Anstieg ist auf den Rückgang der Zahl der Erwerbspersonen zurückzuführen, der die Zahl der Erwerbstätigen begrenzen wird. Für den Außenhandel Deutschlands wurden Zuwächse in Höhe von durchschnittlich 3,8 % pro Jahr prognostiziert.

Im Prognoseverfahren wurden dann die deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen in Form von Quelle-Ziel-Matrizen für den Güter- und Personenverkehr für das Basisjahr 2010 aufbereitet und für den Prognosehorizont 2030 abgeleitet. Hierbei wurden auch die relevanten Netzelemente der Nachbarstaaten Deutschlands berücksichtigt. Ebenso wurde der internationale Verkehr, insbesondere der Transitverkehr, einbezogen, soweit er für Deutschland relevant ist.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Strukturdaten- und Seeverkehrsprognose wurden Verkehrsleistung und -aufkommen für alle Verkehrszweige bestimmt. Für den Personenverkehr wurden der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Straßenpersonenverkehr sowie der Eisenbahn-, Luft-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr betrachtet. Beim Güterverkehr wurden der Straßengüterverkehr, der Eisenbahnverkehr, die Binnenschifffahrt, die Luftfracht, der kombinierte Verkehr sowie der Seeschiffverkehr von und zu den relevanten deutschen und europäischen Häfen einbezogen.

Hierbei wurde einerseits eine bundesweite Verkehrsprognose auf aggregierter Ebene erarbeitet, die sogenannte Makroprognose. Zusätzlich wurden die Verkehrsverflechtungen der verschiedenen Verkehrsträger im Rahmen einer Mikroprognose auch kleinräumig auf Kreisebene prognostiziert – für unterschiedliche Fahrtzwecke im Personenverkehr und für unterschiedliche Gütergruppen im Güterverkehr. Im Anschluss wurden im Rahmen der sogenannten „Netzumlegung“ die auf Kreisverflechtungsebene ermittelten jährlichen Verkehrsaufkommen (Tonnen bzw. Personen) weiter heruntergebrochen, und zwar auf strecken- und abschnittspezifische Verkehrsmengen auf den verschiedenen Verkehrswegen.

Um der prinzipiell und strukturell stets gegebenen Unsicherheit einer Vorhersage begegnen zu können, wurden neben dem sogenannten Kernszenario ein weiteres „oberes“ sowie ein „unteres“ Szenario entwickelt. Dafür wurde der mit Abstand größte „Treiber“ der Verkehrsentwicklung – die Entwicklung der Wirtschaft – variiert, sodass das jährliche BIP-Wachstum in den beiden Alternativszenarien etwa 0,3 Prozentpunkte über bzw. unter dem des Kernszenarios liegt.

10.2 | Wesentliche Ergebnisse

Bis 2030 werden kräftige Zuwächse der Verkehrsleistung in Deutschland erwartet. Gegenüber 2010 wird die Verkehrsleistung im Güterverkehr um 38 % zunehmen, der Personenverkehr wächst um 13 %.

Güterverkehr

Beim Güterverkehr macht sich bis 2030 die weiterhin hohe Dynamik des internationalen Handels bemerkbar. Grenzüberschreitender (+ 42 %) und Transitverkehr (+ 52 %) nehmen deutlich zu. Auch der Binnenverkehr wächst stark (+ 31 %). Die Bahn wird mit 43 % den stärksten Zuwachs bei der Verkehrsleistung haben, gefolgt vom Lkw mit 39 % und dem Binnenschiff mit 23 %. Das gegenüber der Straße leicht stärkere Wachstum bei der Eisenbahn ist insbesondere auf die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs zurückzuführen. Der Transportleistung der Bahn im KV wird bis 2030 um 74 % zunehmen.

Güterverkehr [Mrd. tkm]	2010	2030	Zuwachs 2030 zu 2010 [%]
Eisenbahn	107,6	153,7	42,9
Straße	437,3	607,4	38,9
Binnenschiff	62,3	76,5	22,8
Insgesamt	**607,1**	**837,6**	**38,0**

Tabelle 17: **Entwicklung der Transportleistung im Güterverkehr nach Verkehrsträgern**

Die Entwicklung des Seeverkehrs und der Hafenumschläge wurde aufgrund ihrer großen Bedeutung für das Verkehrsaufkommen im Binnenland und den Wirtschaftsstandort in einem eigenen Teilprojekt ebenfalls vorausgesagt und anschließend in die Gesamtprognose integriert. Das Gesamtumschlagsvolumen der deutschen Häfen wird von 269 Mio. Tonnen in 2010 auf 468 Mio. Tonnen in 2030 zunehmen, siehe Abbildung 13. Dies entspricht einer Zunahme von 74 %. Die deutschen Nordseehäfen werden stärker wachsen (+ 80 %) als die deutschen Ostseehäfen (+ 50 %). Hamburg und Bremerhaven wachsen mit 86 % bzw. 91 % überdurchschnittlich. Bei den Containerumschlägen wird ein insgesamt noch dynamischeres Wachstum erwartet. In 2030 werden deutlich mehr als doppelt so viele Einheiten umgeschlagen (+ 131 %) wie im Basisjahr 2010.

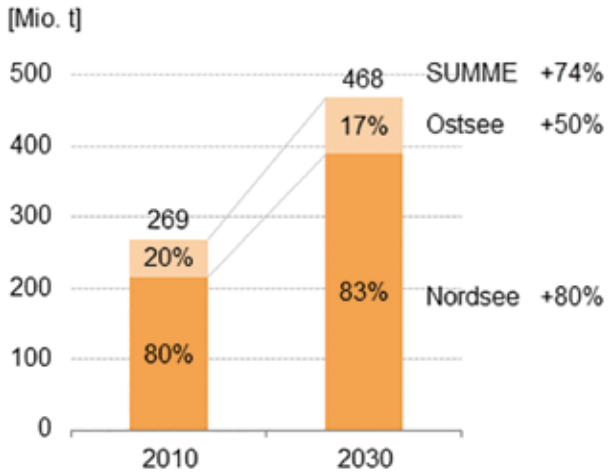


Abbildung 13: **Prognose der Hafenumschläge deutscher Seehäfen bis 2030**

Personenverkehr

Der motorisierte Personenverkehr wird weiter zunehmen – trotz abnehmender Einwohnerzahl. Der Zuwachs beim Pkw-Verkehr um rd. 10 % ist vor allem auf eine höhere „Automobilität“ der älteren Bevölkerungsgruppen zurückzuführen. Der öffentliche Straßenpersonenverkehr inkl. der Fernbuslinien steigt um 6 %. Der Bahnverkehr nimmt um rd. 19 % zu. Mit einem Anstieg um rd. 65 % weist der Luftverkehr das mit Abstand stärkste Wachstum auf.

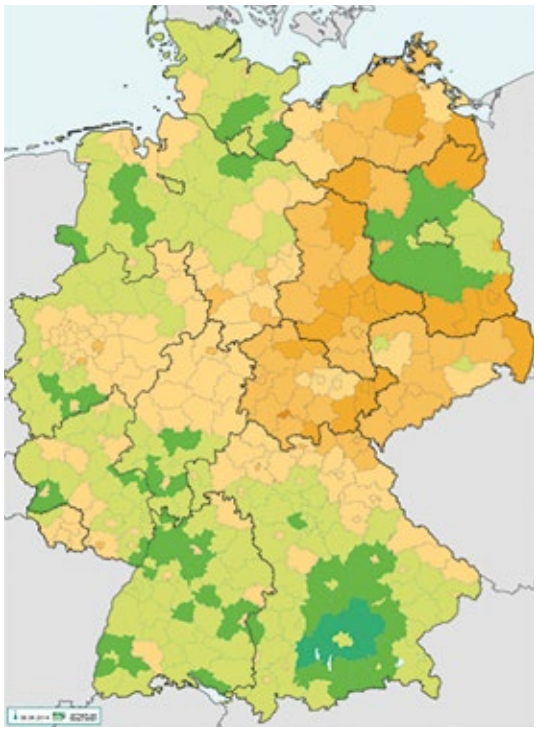
Personenverkehr [Mrd. Pkm]	2010	2030	Zuwachs 2030 zu 2010 [%]
Motorisierter Individualverkehr	902,4	991,8	9,9
Eisenbahn	84,0	100,1	19,2
Öff. Straßenpersonenverkehr	78,1	82,8	6,0
Luft	52,8	87,0	64,8
Insgesamt	**1117,3**	**1261,7**	**12,9**

Tabelle 18: Entwicklung der Verkehrsleistung im motorisierten Personenverkehr nach Verkehrsträgern

Das Verkehrsaufkommen im Personenverkehr entwickelt sich bis 2030 analog zu der Bevölkerungsentwicklung regional sehr unterschiedlich, siehe Abbildung 14. Überdurchschnittliches Wachstum zeigt sich im Süden Deutschlands, insbesondere im Umland der Großstädte. Demgegenüber sind in vielen Teilen der neuen Bundesländer Abnahmen zu verzeichnen. Ausnahmen bilden Leipzig und Dresden sowie der Raum Berlin, wo deutliche Zunahmen feststellbar sind.

Weitere Ergebnisse können dem Schlussbericht der Verkehrsprognose 2030 entnommen werden.[11]

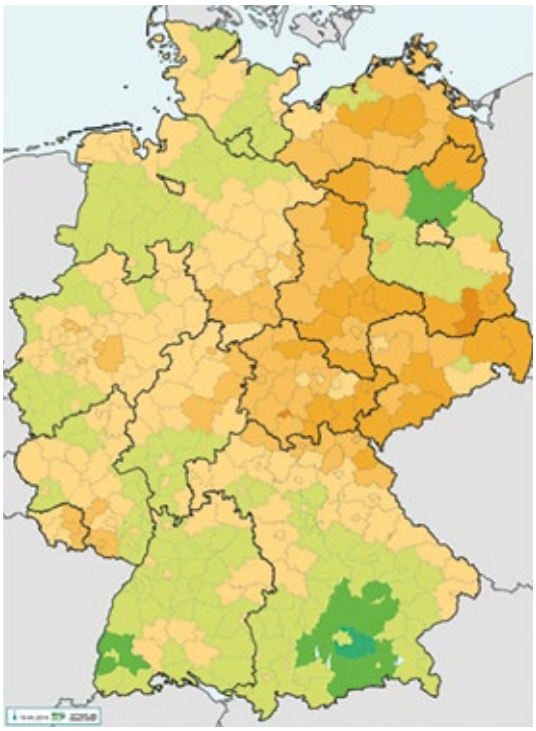
Veränderung Verkehrsaufkommen



Veränderung Verkehrsaufkommen
Änderung gesamt

- ≤ - 50 %
- > - 50 % bis - 40 %
- > - 40 % bis - 30 %
- > - 30 % bis - 20 %
- > - 20 % bis -10 %
- > -10 % bis < 0 %
- 0 %
- > 0 % bis 10 %
- > 10 % bis 20 %
- > 20 % bis 30 %
- > 30 % bis 40 %
- > 40 % bis 50 %
- > 50 %

Einwohnerentwicklung



Einwohnerentwicklung
Veränderung Einwohner in %

- > - 40 % bis -30 %
- > - 30 % bis - 20 %
- > - 20 % bis -10 %
- > - 10 % bis < 0 %
- 0 %
- > 0 % bis 10 %
- > 10 % bis 20 %
- > 20 % bis 30 %

Abbildung 14: Veränderung von Verkehrsaufkommen und Einwohnerentwicklung 2030 gegenüber 2010

11 http://www.bmvi.de/verkehrsprognose2030

11 | Methodik zur Ermittlung des Erhaltungs- und Ersatzbedarfs

Straße
Der Erhaltungs- und Ersatzbedarf für das gesamte Bundesfernstraßennetz wurde für den Zeitraum 2016 bis 2030 mit verbesserten Prognoseverfahren und aktuellen Daten berechnet.

Auf Grundlage der deutschen Entwicklung des rechnergestützten Erhaltungsmanagementsystem für Fahrbahnen (Pavement-Management-System) für die Bundesfernstraßen werden bereits seit der Erhaltungsbedarfsprognose für den BVWP 2003 die Fahrbahnbefestigungen zustandsbezogen prognostiziert. Seit der Aktualisierung der Erhaltungsbedarfsprognose im Jahr 2010 wird auf Grundlage der aktuellen Entwicklung eines rechnergestützten Erhaltungsmanagementsystems für Bauwerke (Bauwerk-Management-System) auch der Erhaltungsbedarf für die Ingenieurbauwerke zustandsbezogen ermittelt.

Datengrundlagen sind für die **Fahrbahnbefestigungen** insbesondere die Ergebnisse der Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) 2013/2014 der Bundesautobahnen und der ZEB 2011/2012 der Bundesstraßen, mit denen die Oberflächeneigenschaften der Fahrbahnen erfasst werden. Zur Bewertung der Substanz des gesamten Fahrbahnaufbaus fließen weiterhin bundesnetzweite Daten zu Alter und Art der einzelnen Schichten der Straßenbefestigungen in die Berechnung ein.

Im Prognoseverfahren werden die aktuellen Zustandsausprägungen der Fahrbahnsubstanz analysiert und längere Abschnitte mit homogenem Zustand ermittelt. Für jeden einzelnen dieser Abschnitte wird die Entwicklung der maßgebenden Zustandsmerkmale mithilfe von Verhaltensfunktionen simuliert. Im weiteren Rechenverfahren werden dann die notwendigen Eingriffszeitpunkte und mögliche Erhaltungsmaßnahmen in ihrer Wirksamkeit bewertet und optimiert.

Für die **Brücken** mit Tragfähigkeitsdefiziten oder anderen konstruktiven Defiziten wurden zusätzliche Berechnungen und Abschätzungen zum Finanzbedarf für Brückenertüchtigungsmaßnahmen vom BMVI mit Unterstützung der Bundesanstalt für Straßenwesen und der Bundesländer bereitgestellt. Bei den **weiteren Ingenieurbauwerken** konnte auf aktualisierte Zustandsdaten zurückgegriffen werden. Mit diesen Daten und mit Verhaltenskurven zur Zustandsentwicklung der Bauwerksteile wurde der Erhaltungs- und Ersatzbedarf unter Anwendung von objekttypbezogenen Prognoseverfahren für die Ingenieurbauwerke ermittelt.

Der Erhaltungs- bzw. Ersatzbedarf aller **sonstigen Anlagenteile** wurde mit Abgangs- und Abschreibungsverfahren abgeschätzt.

Der Erhaltungs- bzw. Ersatzbedarf kann sowohl durch reine Erhaltungs-/Ersatzmaßnahmen als auch durch mit Ausbauprojekten kombinierten Maßnahmen umgesetzt werden.

Schiene
Im Bereich der Schiene hat der Bund mithilfe unabhängiger gutachterlicher Expertise die erforderlichen Ersatzinvestitionen für den Geltungszeitraum der LuFV II bis 2019 berechnet.

Aus den Datenbanken der EIU wurden die Mengen der verschiedenen vorhandenen Gewerke des Schienennetzes entnommen, wie z. B. die Anzahl der Weichen und die Länge der Schienen im Netz. Jeder Einheit eines Gewerks wurde dann aus Erfahrungswerten der Vergangenheit ein spezifischer Kostensatz zugeordnet. Beide Faktoren wurden nach einer gutachterlichen Plausibilitätsprüfung pro Gewerk miteinander multipliziert, um die Wiederbeschaffungswerte der einzelnen Gewerke zu ermitteln. Diese wurden schließlich durch die durchschnittliche technische Nutzungsdauer der jeweiligen Gewerke dividiert, die als Erfahrungswerte aus langjähriger Datensammlung der EIU vorlagen. Dieser Quotient spiegelt den jährlich erforderlichen Ersatzbedarf zum Erhalt des Gesamtbestandes des Gewerks wider.

Das beschriebene Ermittlungsverfahren setzt ein Gleichgewicht von Ersatzinvestition und Instandhaltung voraus, das heißt, es wird davon ausgegangen, dass für die vorhandenen Anlagen bis zu ihrem Austausch die volle Betriebsbereitschaft aufrechtgehalten wird.

Das Volumen im Zeitraum von 2016 bis 2030 setzt sich einerseits aus den reinen Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen sowie andererseits aus den bestandsnetzrelevanten Ersatzanteilen der Ausbauvorhaben des BVWP 2030 zusammen. Für die reinen Ersatzausgaben BVWP im Zeitraum 2016 bis 2019 wurden die Angaben zum Infrastrukturbeitrag des Bundes aus der LuFV II übernommen. Für die Zeit nach 2019 werden im Rahmen der BVWP-Planungen zunächst die Werte der aktuellen LuFV II fortgeschrieben. Die bestandsnetzrelevanten Ersatzanteile der Ausbauvorhaben wurden für den Zeitraum von 2016 bis 2030 projektspezifisch anhand der für den Vordringlichen Bedarf vorgesehenen Vorhaben des BVWP 2030 bestimmt. Die spezifischen Ersatzanteile je Projekt sind in den Anhängen zum BVWP und im Projektinformationssystem (siehe dazu Abschnitt 8.3) dargestellt.

Wasserstraße
Der Ersatzinvestitionsbedarf der Bundeswasserstraßen wird auf zwei Wegen abgeschätzt. Beide Schätzungen kommen zu ähnlichen Ergebnissen.

Ersatzinvestitionsbedarf ermittelt aus dem Anlagevermögen
Das Bruttoanlagevermögen der Bundeswasserstraßen wird auf Basis der jährlichen Investitionen gemäß den Haushaltsansätzen und jährlicher linearer Abschreibungen unter Berücksichtigung der jährlichen Preissteigerungsraten errechnet.

Verkehrswasserbauwerke sind in ihren Gründungs- und Massivbauteilen für eine Nutzungsdauer von 70 bis maximal 100 Jahren ausgelegt. Andere Anlagenteile haben kürzere Nutzungsdauern. Die gewichtete durchschnittliche technisch-wirtschaftliche Nutzungsdauer aller Anlagen und Anlageteile, einschließlich unter anderem E-Technik, Steuerungstechnik, Maschinentechnik, Stahlwasserbau, Ufersicherungen, Massivbau, Gründung, liegt bei etwa 50 Jahren.

Werden eine über alle Anlagenteile gemittelte durchschnittliche Nutzungsdauer von ca. 50 bis 60 Jahren und eine gleichverteilte Altersstruktur zugrunde gelegt, beträgt der theoretische, mittlere Ersatzinvestitionsbedarf bei einer angenommenen Nutzungsdauer von 50 Jahren jährlich ca. 1 Mrd. € (Bruttoanlagevermögen von ca. 50 Mrd. € × 1/50), bei einer Nutzungsdauer von 60 Jahren ca. 0,83 Mrd. € pro Jahr (ca. 50 Mrd. € × 1/60). Der so mit einem pauschalen Ansatz errechnete Ersatzinvestitionsbedarf von rd. 900 Mio. € pro Jahr zeigt die Größenordnung des langfristig erforderlichen Investitionsvolumens, nur um die jährlichen Substanzverluste auszugleichen.

Ersatzinvestitionsbedarf als statistische Prognose aus den Bauwerkszuständen
Daneben werden auf Basis der regelmäßigen Bauwerksprüfungen die Bauwerkszustände für die dominierenden Ingenieurbauwerke (Schleusen, Wehre, Pumpwerke und Brücken) ausgewertet und prognostiziert. Auf dieser Basis erfolgt eine Prognose des Zeitpunkts und Volumens für erforderliche Ersatzinvestitionen. Zusätzlich wird der Ersatzinvestitionsbedarf für Anlagen abgeschätzt, die nicht über diese regelmäßigen Bauwerksprüfungen erfasst werden (u. a. Ufer-Deckwerke und -Spundwände, Seezeichenanlagen, Strombauwerke, Liegestellen).

Aufgrund von statistisch abgesicherten Ergebnissen muss in den nächsten zehn Jahren mit einem Ersatzneubau oder einer großen Grundinstandsetzung für zahlreiche Bauwerke gerechnet werden. Der Ersatzinvestitionsbedarf allein für Schleusen und Schiffshebewerke lässt sich daraus auf ca. 5,2 Mrd. € in den kommenden zehn Jahren prognostizieren. Für die Düker, Durchlässe, Pumpwerke und Brücken ergibt sich rechnerisch ein Ersatzinvestitionsbedarf von mindestens 1,4 Mrd. € in den nächsten zehn Jahren. In der Summe sind für diese Bauwerke daher rechnerisch rd. 660 Mio. € pro Jahr zu investieren. Zusätzlich ist ein Bedarf von mindestens 200 Mio. € für weitere Anlagen (u. a. Ufer-Deckwerke und -Spundwände, Dämme und Deiche, Seezeichenanlagen, Strombauwerke, Liegestellen) anzunehmen. Auf Basis dieser Schätzung wird der Ersatzinvestitionsbedarf von jährlich rd. 900 Mio. €, der über den pauschalen Ansatz der Abschreibung des Anlagevermögens zum Ausgleich der jährlichen Substanzverluste ermittelt wurde, als realistisch betrachtet.

Der Erhaltungs- bzw. Ersatzbedarf kann sowohl durch reine Erhaltungs-/Ersatzmaßnahmen als auch durch mit Ausbauprojekten kombinierte Maßnahmen umgesetzt werden.

12 | Methodik zur Bewertung von Aus- und Neubauprojekten

Das Bewertungsverfahren des BVWP 2030 ist gegenüber früheren Bundesverkehrswegeplänen im Hinblick auf internationale Standards, wissenschaftlichen Erkenntnisgewinn sowie Effizienz der Anwendung umfassend methodisch weiterentwickelt worden. Dies erfolgte auf Grundlage mehrerer Forschungsprojekte. Die Transparenz, fachliche Fundierung und Qualitätssicherung des BVWP-Verfahrens und seiner Ergebnisse spielten bei der Überarbeitung eine zentrale Rolle. Im Folgenden wird die Methodik der vier Bewertungsmodule des BVWP 2030 knapp dargestellt. Detaillierte Erläuterungen zur Berechnungsmethodik aller Module können dem Methodenhandbuch[12] zum Bewertungsverfahren des BVWP 2030 entnommen werden.

12.1 | Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

Das zentrale Bewertungsmodul des BVWP 2030 stellt die Nutzen-Kosten-Analyse dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle in Geldeinheiten darstellbaren positiven und negativen Projektauswirkungen gegenüberstellt. Tabelle 19 listet die 13 Komponenten auf, in denen die Effekte der einzelnen Projektvorschläge des BVWP 2030 monetär bewertet wurden.

Nutzenkomponente	Bezeichnung	Kurzbeschreibung
Investitionskosten		Summe aller projektspezifischen Kosten
Veränderung der Betriebskosten	NB	Änderungen der Beförderungs- bzw. Transportkosten im Personen- und Güterverkehr
Veränderung der Reisezeit	NRZ	Nutzen aus veränderter Reisezeit im Personenverkehr
Veränderung der Transportzeitnutzen der Ladung	NTZ	Nutzen aus veränderter Transportzeit im Güterverkehr
Veränderung der Zuverlässigkeit	NZ	Projektinduzierte Nutzen aus Veränderungen der Zuverlässigkeit von Verkehrsabläufen
Veränderung des Impliziten Nutzen	NI	Impliziter Nutzen durch zusätzliche Mobilität
Veränderung der Verkehrssicherheit	NS	Veränderungen der Unfallkosten hinsichtlich Personen- und Sachschäden
Veränderung der Geräuschbelastung	NG	Nutzen aus projektinduzierten Veränderungen der Geräusch- bzw. Lärmbelastung
Veränderung der Abgasbelastung	NA	Nutzen aus projektinduzierten Veränderungen der Abgasbelastung (Luftschadstoffe und Treibhausgasemissionen)
Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur	NL	Summe der Treibhausgasemission durch Bau, Unterhaltung und Betrieb des Infrastrukturprojekts („Lebenszyklusemissionen“)
Veränderung der innerörtlichen Trennwirkung	NT	Verminderung innerörtlicher Trennwirkungen (Wartezeiten und Umwege für Fußgänger)
Nutzen bei konkurrierenden Verkehrsträgern	NK	Auswirkungen eines Projekts auf den Nutzen aus der Benutzung anderer Verkehrsträger
Veränderung der Betriebs- und Instandhaltungskosten der Verkehrswege	NW	Nutzen aus projektinduzierten Veränderungen Erneuerungskosten- und Instandhaltungskosten

Tabelle 19: **Nutzen- und Kostenkomponenten der Bewertungsmethodik des BVWP 2030**

Die aufgelisteten Nutzen und Kosten wurden jeweils für die Jahre des sogenannten Betrachtungszeitraums ermittelt. Der Betrachtungszeitraum besteht aus der Planungsphase, der Bauphase und der Betriebsphase eines Vorhabens und beginnt für alle Projekte der Verkehrsträger Straße und Schiene im Jahr 2015. Diese vereinfachende Festlegung impliziert, dass die weiteren Planungsarbeiten für alle Projekte einheitlich im Jahr 2015 starten. Sie ist dem Umstand geschuldet, dass zum Zeitpunkt der Projektbewertung tatsächliche Realisierungszeiträume und Inbetriebnahmezeitpunkte der betreffenden Projekte unbekannt sind. Für den Verkehrsträger Wasserstraße

12 PTV et. al (2016): Methodenhandbuch zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030. Entwurfsfassung. Karlsruhe, Berlin, Waldkirch, München.

beginnt der Betrachtungszeitraum zu unterschiedlichen Jahren, da für diese Projekte seitens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung detaillierte Realisierungszeiträume und Inbetriebnahmezeitpunkte abgeschätzt werden konnten.

Sämtliche ermittelte Nutzen und Kosten wurden auf das Bezugsjahr 2015 abgezinst, d. h. diskontiert, um sie miteinander vergleichen zu können. Für den BVWP 2030 wurde ein einheitlicher Diskontierungszinssatz von 1,7 % p. a. gutachterlich ermittelt. Die Diskontierung wird vorgenommen aufgrund der Annahme, dass zukünftige Nutzen und Kosten aus heutiger Perspektive eine geringere Bedeutung haben als heute anfallende Nutzen und Kosten gleicher Höhe.

Investitionskosten
Zentrale Bedeutung für das Ergebnis der NKA haben die Investitionskosten der zu bewertenden Vorhaben. Vor dem Hintergrund der im Zeitablauf teilweise dramatischen Kostensteigerungen bei Verkehrsinfrastrukturprojekten wurde beim BVWP 2030 besonderer Wert auf die Abschätzung realistischer Investitionskosten gelegt. Angemeldete Vorhaben mussten deshalb gewisse verkehrsträgerspezifische Mindeststandards erfüllen, die gegenüber dem BVWP 2003 deutlich verschärft wurden. So wurden die Projektanmelder beispielsweise gebeten, dem BMVI neben einer Projektbeschreibung auch eventuell bereits durchgeführte Untersuchungen zur Verfügung zu stellen. Für den Verkehrsträger Straße wurden von den Auftragsverwaltungen der Länder vertiefende Informationen angefordert, z. B. digitale Lage- und ggf. Höhenpläne, Standorte und Ausmaße von Bauwerken sowie detaillierte Kostenschätzungen.

Bei der Straße wurden zudem alle angemeldeten Vorhaben durch externe Gutachter hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit und der angegebenen Kosten geprüft. Aus dieser Prüfung ließen sich beispielsweise eventuelle Trassenanpassungen ableiten, z. B. deren Verlegung, Tunnel oder zusätzliche Brücken über Schutzgebiete. Bei der Schiene wurden für die Projekte durch externe Gutachter umsetzbare Trassenverläufe und deren Kosten abgeschätzt. Damit konnten deutlich realistischere Investitionskosten für die einzelnen Vorhaben als in der Vergangenheit errechnet werden.

Nutzenkomponenten
Um die Nutzenkomponenten des Moduls A bestimmen zu können, waren verkehrliche Grundlagendaten für das Prognosejahr 2030 erforderlich. Diese als Verkehrsmengengerüst bezeichneten Daten beinhalten beispielsweise Informationen zur Verkehrsbelastung der einzelnen Strecken des Verkehrsnetzes für den Bezugs- und die Planfälle. Das Verkehrsmengengerüst wurde auf Basis der verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsprognose 2030 und deren Umlegung auf die Netze der drei betrachteten Verkehrsträger bestimmt. Mithilfe dieser ermittelten Verkehrsmengengerüste wurden die nachfolgenden Nutzenkomponenten bewertet.

→ Veränderung der Betriebskosten (NB)

Die Betriebskosten der Nutzen-Kosten-Analyse umfassen diejenigen Kosten, die aus dem Betrieb von Fahr- bzw. Flugzeugen und See- und Binnenschiffen anfallen. Verkehrsprojekte können diese Betriebskosten beeinflussen, indem durch sie z. B. Betriebs- und Fahrleistungen reduziert werden.

→ Veränderung der Reisezeit (NRZ)

Reisezeiten im Personenverkehr können von den Reisenden nicht oder nur teilweise für andere, ggf. produktive Zwecke genutzt werden. Sie sind daher aus gesamtwirtschaftlicher Sicht mit Kosten verbunden. Verkehrsprojekte können auf unterschiedliche Art und Weise zur Veränderung der Reisezeiten und damit einhergehenden Nutzen im Verkehrsnetz beitragen.

→ Veränderung der Transportzeitnutzen der Ladung (NTZ)

Über die Nutzenkomponente NTZ werden Veränderungen der Transportzeit im Güterverkehr berücksichtigt. Güter binden z. B. während des Transportvorgangs Kapital, das nicht anderweitig produktiv genutzt werden kann. Die Transportzeiten sind daher mit Kosten verbunden. Projektbedingte Veränderungen dieser Kosten werden als Nutzen der Projekte interpretiert.

→ Veränderung der Zuverlässigkeit (NZ)

Verkehrsprojekte können nicht allein die Reise- oder Transportzeit auf einer Route verändern, sondern auch einen Einfluss auf die Zuverlässigkeit dieser Route haben. Dabei wird unter Zuverlässigkeit bzw. Unzuverlässigkeit in erster Näherung die Abweichung von einem erwarteten Mittelwert der Reise- oder Transportzeit verstanden. Unzuverlässige Routen werden von den Verkehrsteilnehmern oftmals dadurch kompensiert, dass ein früherer Abfahrtszeitpunkt gewählt wird, um mögliche Verzögerungen aufzufangen. Im Sinne der Erläuterungen zu den Nutzenkomponenten NRZ und NTZ sind damit gesamtwirtschaftliche Kosten verbunden. Projektbedingte Veränderungen der Zuverlässigkeit können diese Kosten reduzieren und somit Nutzen erzeugen.

→ Veränderung des Impliziten Nutzen (NI)

Diese Nutzenkomponente berücksichtigt den Umstand, dass Entscheidungen von Verkehrsteilnehmern bei

optional zur Wahl stehenden Mobilitätsoptionen nicht allein auf Basis von Reisezeit- und Kostenvergleichen getroffen werden. Zusätzlich beeinflussen auch weitere Faktoren unser Verkehrsverhalten. Zu nennen sind hier beispielsweise die Ausstattungsqualität der zur Wahl stehenden Verkehrsmittel oder auch die persönliche Einstellung des Einzelnen zu diesen Verkehrsmitteln. Diese Eigenschaften der Mobilitätsoptionen sind zwar nicht bzw. nur schwer messbar, werden von den Verkehrsteilnehmern bei ihren Entscheidungen jedoch berücksichtigt. Sie machen damit einen Teil des Nutzens aus, den ein Verkehrsteilnehmer den zur Wahl stehenden Optionen beimisst.

Die Nutzenkomponente NI berücksichtigt diese Eigenschaften und Nutzen der Mobilitätsoptionen, da sie durch Verkehrsprojekte beeinflusst werden können. Ihre Integration führt zu einer konsistenten Erfassung von induziertem und verlagertem Verkehr, die aus der Umsetzung der zu bewertenden Verkehrsprojekte resultieren.

→ Veränderung der Verkehrssicherheit (NS)

Obgleich die Unfallzahlen auf Deutschlands Verkehrswegen in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich sanken, ereignen sich weiterhin Verkehrsunfälle auf den Bundesverkehrswegen. Die damit einhergehenden Personen- und Sachschäden verursachen gesamtwirtschaftliche Kosten, u. a. im Gesundheitssystem oder aufgrund notwendiger Reparaturen. Die Auswirkungen von Verkehrsprojekten auf die Verkehrssicherheit sind daher bei deren Beurteilung zu berücksichtigen.

→ Veränderung der Geräuschbelastung (NG)

Verkehrsbedingte Geräuschbelastungen resultieren z. B. in Gesundheitsschäden bei der betroffenen Bevölkerung und sind somit mit gesamtwirtschaftlichen Kosten verbunden. Verkehrsprojekte können beispielsweise durch Verlagerung von Verkehr dazu beitragen, diese Kosten zu reduzieren und entsprechenden Nutzen zu erzeugen.

→ Veränderung der Abgasbelastung (NA)

Abgasemissionen von Fahr- bzw. Flugzeugen und See- und Binnenschiffen beinhalten verschiedene Luftschadstoffe, die schadhafte Wirkungen auf Menschen, Flora und Fauna sowie Materialien mit sich bringen. Darüber hinaus werden mit den Abgasemissionen Treibhausgase freigesetzt. Sowohl Luftschadstoff- als auch Treibhausgasemissionen führen zu gesamtwirtschaftlichen Kosten, beispielsweise im Gesundheitssystem oder durch reduzierte Ernteerträge. Verkehrsprojekte können z. B. durch eine Veränderung der Betriebs- und Fahrleistungen eine Veränderung der Abgasbelastung herbeiführen.

→ Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur (NL)

Die bereits erläuterte Nutzenkomponente NA berücksichtigt Abgasemissionen aus dem Betrieb von Fahr- bzw. Flugzeugen und See- und Binnenschiffen. Darüber hinaus werden mit der Nutzenkomponente NL die Treibhausgasemissionen während des Lebenszyklus der Verkehrsinfrastruktur erfasst. Unter „Lebenszyklusemissionen“ werden alle Treibhausgasemissionen verstanden, die mit den Erstinvestitionen, Reinvestitionen der Streckenunterhaltung und dem Betrieb der zu bewertenden Infrastrukturmaßnahme verbunden sind. Sie treten in der Regel im Vergleich zum Bezugsfall als zusätzliche Emissionen und damit als negative Nutzen des Projektes auf.

→ Veränderung der innerörtlichen Trennwirkung (NT)

Verkehrsprojekte können zur Reduktion der Verkehrsbelastung innerörtlicher Verkehrswege beitragen. Auf ortsinneren Straßen führen diese Entlastungen zu einem Abbau ihrer innerörtlichen Trennwirkung, da diese Straßen im Falle einer geringeren Verkehrsbelastung besser und schneller von Fußgängern überquert werden können. Diese projektbedingten Veränderungen der Reisezeit von Fußgängern werden im Sinne der Erläuterungen zur Nutzenkomponente NRZ als Nutzen erfasst.

→ Nutzen bei konkurrierenden Verkehrsträgern (NK)

Generell werden im BVWP auch Wirkungen betrachtet, die ein Verkehrsprojekt eines bestimmten Verkehrsträgers auf die übrigen Verkehrsträger entfaltet. So wird u. a. berücksichtigt, dass ein Verkehrsprojekt für den Schienengüterverkehr dazu führen kann, dass Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden kann und somit geringere Betriebskosten im Bereich des Straßengüterverkehrs anfallen. Entsprechende Wirkungen werden für die Nutzenkomponenten NA, NB und NS im Rahmen ihrer standardmäßigen Berechnung berücksichtigt.

Zusätzlich zu diesen ohnehin erfassten Wirkungen berücksichtigt die Nutzenkomponente NK den Umstand, dass durch Verlagerungen von der Straße auf andere Verkehrsträger Reisezeitgewinne im Straßenverkehr durch reduzierte Auslastungen und damit höhere durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten resultieren können. Darüber hinaus wird über die Nutzenkomponente NK berücksichtigt, dass durch Verkehrsprojekte, die eine Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge vorsehen, Reisezeitgewinne im Straßenverkehr durch entfallende Wartezeiten an den Bahnübergängen entstehen können.

→ Veränderung der Betriebs- und Instandhaltungskosten der Verkehrswege (NW)

Mit dem Betrieb und der Instandhaltung der Verkehrswege sind Kosten verbunden. Verkehrsprojekte verändern die Höhe dieser Kosten und führen im Falle von Einsparungen zu entsprechenden projektbedingten Nutzen.

12.2 | Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)

Die Umweltauswirkungen des BVWP 2030 wurden erstmalig im Rahmen einer **Strategischen Umweltprüfung (SUP)** ermittelt, beschrieben und bewertet. Diese ersetzt **auf Projektebene** die Umweltrisikoeinschätzung und die FFH-Verträglichkeitseinschätzung aus dem letzten Bundesverkehrswegeplan. Des Weiteren wurde im Zuge der SUP erstmals eine Bewertung der Umweltauswirkungen **des Gesamtplans** vorgenommen.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen der für den BVWP 2030 angemeldeten Verkehrsprojekte erfolgte mittels zweier unterschiedlicher Ansätze. Die Faktoren Lärm, Luftschadstoffe und CO_2-Emissionen (siehe Nutzenkomponenten NG, NA und NL in Tabelle 19) flossen monetarisiert in die **Nutzen-Kosten-Analysen** der einzelnen Projekte ein. Diese Elemente der Umweltbewertung wurden durch weitere relevante Bewertungskriterien ergänzt, die zum Zweck der Vergleichbarkeit ebenfalls quantifiziert, nicht aber monetarisiert wurden. Diese nichtmonetarisierten Umweltauswirkungen sind Gegenstand der **umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung**. Sie wurden verbal anhand einer dreistufigen ordinalen Skala bewertet. Den Projekten wurde dabei eine geringe, mittlere oder hohe Umweltbetroffenheit attestiert.

Im Fokus dieses Bewertungsmoduls steht vor allem die Frage, ob und in welchem Maße schutzwürdige Flächen, die wie Natura 2000-Gebiete und Naturschutzvorrangflächen eine besondere Bedeutung haben oder empfindlich gegenüber Eingriffen durch Verkehrsinfrastrukturvorhaben sind, durch die untersuchten Verkehrsprojekte von Flächeninanspruchnahme, Zerschneidungswirkungen oder Durchfahrungen betroffen wären. Während für Neubauvorhaben eine vollständige Prüfung dieser Kriterien erfolgt, wird bei Ausbauprojekten in der Regel lediglich eine reduzierte Untersuchung durchgeführt. Dies liegt darin begründet, dass diese Vorhaben aufgrund bestehender Vorbelastungen in Bezug auf Zerschneidungseffekten und Eingriffen in Naturschutzvorrangflächen meist deutlich geringere Eingriffserheblichkeiten aufweisen. Tabelle 20 gibt Aufschluss über die einzelnen untersuchten Umweltkriterien und den Umfang der reduzierten Prüfung.

Nicht-monetarisierte Umweltkriterien		Messgrößen	Neubau (vollständige Prüfung)	Ausbau (reduzierte Prüfung)
2.1	Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung (Natura 2000-Gebiete, Naturschutzgebiet, Nationalpark, Kern- und Pflegezonen von Biosphärenreservaten, Naturschutzgroßprojekt des Bundes, UNESCO-Weltnaturerbe, Ramsar-Feuchtgebiete)	Fläche in [ha]	X	
2.2	Erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten (Natura 2000-Verträglichkeitseinschätzung)	Anzahl der betroffenen Gebiete	X	X
2.3	Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250) der BfN-Lebensraumnetzwerke	Fläche in [ha]	X	
2.4	2.4.1 a) Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500) der BfN-Lebensraumnetzwerke (Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume)	Zerschneidungslänge in [km]	X	
	2.4.1 b) Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.500) der BfN-Lebensraumnetzwerke (Großsäugerlebensräume)	Zerschneidungslänge in [km]		
	2.4.1 c) Zerschneidung national bedeutsamer Lebensraumachsen/-korridore	Anzahl der Zerschneidungen		
	2.4.2 Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken bei Ausbauprojekten	Anzahl der Wiedervernetzungen		X
2.5	Flächeninanspruchnahme gemäß Nachhaltigkeitsstrategie (versiegelte und nicht versiegelte Flächen)	Fläche in [ha]	X	X
2.6	Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten	Durchfahrungslänge in [km]	X	
2.7	Durchfahrung von Wasserschutzgebieten	Durchfahrungslänge in [km]	X	
2.8	Zerschneidung Unzerschnittener Verkehrsarmer Räume (UZVR >100 qkm nach BfN)	Fläche in [ha]	X	
2.9	Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Vorrangflächen des Kulturgüter- und Landschaftsschutzes (Naturparks, Landschaftsschutzgebiete, UNESCO-Weltkulturerbe, Biosphärenreservate – soweit nicht unter Kriterium 2.1 erfasst)	Fläche in [ha]	X	

Tabelle 20: **Übersicht zu den nicht-monetarisierten Umweltkriterien**

Das Kriterium der Flächeninanspruchnahme (2.5) wurde im ersten Schritt zwar projektbezogen ermittelt und dargestellt, anschließend jedoch nur auf Gesamtplanebene bewertet. Es diente in erster Linie dazu, die Erfüllung des Ziels der Bundesregierung, die Neuinanspruchnahme von Siedlungs- und Verkehrsfläche auf maximal 30 Hektar pro Tag zu begrenzen, für den Gesamtplan zu überprüfen.

Umweltauswirkungen auf Projektebene

Die quantifizierten **Umweltauswirkungen der einzelnen Projekte** wurden für die untersuchten Kriterien jeweils als „hoch", „mittel" oder „gering" eingestuft und mit einem Punktesystem bewertet, in dem die Punkte negativ zu interpretieren sind. Wie Tabelle 21 zeigt, wurde den Kriterien 2.1 bis 2.4 hierbei aufgrund ihrer besonderen Umweltrelevanz ein höheres Gewicht beigemessen als den Kriterien 2.6 bis 2.9.

Ergebnisklasse der Bewertung je Kriterium	Bewertungspunkte für Kriterien mit hoher Gewichtung (2.1 bis 2.4)	Bewertungspunkte für Kriterien mit einfacher Gewichtung (2.6 bis 2.9)
Hohe Umweltbetroffenheit	5 Punkte	3 Punkte
Mittlere Umweltbetroffenheit	3 Punkte	2 Punkte
Geringe Umweltbetroffenheit	1 Punkt	1 Punkt

Tabelle 21: **Bewertungspunkte je Ergebnisklasse, aufgeteilt nach Gewichtung der Kriterien**

Anschließend wurden für jedes Projekt die über alle Kriterien hinweg vergebenen Punkte addiert. Die Summe der erzielten – negativen – Punkte bestimmte die Gesamtbewertung der Projekte: Je nach Punktzahl wurde diesen insgesamt eine „hohe", „mittlere" oder „geringe" Umweltbetroffenheit attestiert. Wie Tabelle 22 zeigt, führten „hohe" Umweltauswirkungen in einzelnen Kriterien außerdem mitunter unabhängig von der Gesamtpunktzahl zu einer Hochstufung der gesamten Umweltbetroffenheit eines Vorhabens.

Ergebnisklasse	Kriterienausprägung
Hohe Umweltbetroffenheit	22 – 32 Bewertungspunkte *oder* „hohe Umweltbetroffenheit" bei mind. 2 Kriterien mit hoher Gewichtung *oder* „hohe Umweltbetroffenheit" bei mind. 3 Kriterien mit einfacher Gewichtung
Mittlere Umweltbetroffenheit	13 – 21 Bewertungspunkte *oder* „hohe Umweltbetroffenheit" bei mind. 1 Kriterium
Geringe Umweltbetroffenheit	8 – 12 Bewertungspunkte

Tabelle 22: **Bewertungsrahmen für die Gesamtbewertung der Einzelprojekte**

Über die formalisierte Beurteilung hinaus wurde eine ergänzende Plausibilitätsprüfung durchgeführt, die in Einzelfällen eine Auf- oder Abwertung des formalen Bewertungsergebnisses zur Folge hatte. Zusätzliche bewertungsrelevante Sachverhalte, die zu einer Änderung der Gesamtumweltbetroffenheit führten, wurden in den Projektdossiers dokumentiert. Als Ursache hierfür kamen z. B. Trassenführungen in Frage, die nur indirekte Betroffenheiten verursachen oder Vorteile durch eine Bündelung mit bestehenden Vorbelastungen mit sich bringen. Auch ein sehr hoher Betroffenheitsumfang bei einzelnen Kriterien konnte sich hier auswirken, ebenso beispielsweise ein fortgeschrittener Planungsstand.

Umweltauswirkungen des Gesamtplans

Der nicht-monetarisierte **Umweltbeitrag des Gesamtplans** wurde ebenfalls für jedes der Einzelkriterien bestimmt. Hierbei wurden die von allen Projekten des VB (einschließlich VB-E) in Anspruch genommenen Ressourcen jeweils ins Verhältnis zu einer Bezugsgröße gesetzt, die aus den geltenden Umweltzielen abgeleitet wurde. Dazu wurden die insgesamt in Deutschland vorhandenen besonderen Flächen und Räume (z. B. bei Kriterium 2.1) bzw. bereits bestehende Umwelteingriffe (z. B. bei 2.4.1 a) oder die Gesamtlänge der betrachteten Projekte (z. B. bei 2.6) herangezogen. Beim Kriterium 2.5 diente wie beschrieben das Ziel der Bundesregierung zur Begrenzung der Neuinanspruchnahme von Flächen als Referenz.

Der Grad der Zielerreichung wurde daraufhin für alle Kriterien gemäß den Ergebniskategorien aus Tabelle 23 beurteilt. Bei manchen Kriterien konnten hierbei theoretisch alle fünf Beitragsstufen erreicht werden, bei anderen Kriterien waren hingegen nur negative bzw. neutrale Beiträge zur Zielerreichung möglich.

++	Deutlich positiver Beitrag zur Zielerreichung	oder	Ziel sehr deutlich erfüllt
+	Positiver Beitrag zur Zielerreichung	oder	Ziel deutlich erfüllt
o	Kein wesentlicher Beitrag zur Zielerreichung	oder	Ziel erfüllt
-	Negativer Beitrag zur Zielerreichung	oder	Ziel verfehlt
--	Deutlich negativer Beitrag zur Zielerreichung	oder	Ziel deutlich verfehlt

Tabelle 23: **Bewertungsrahmen zur Bewertung der Gesamtplanauswirkungen**

Für detaillierte Erläuterungen zur Methodik der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung bzw. der Strategischen Umweltprüfung sei auf den Umweltbericht zum BVWP 2030 verwiesen.

12.3 | Raumordnerische Beurteilung (Modul C)

Auch die Raumplanung stellt Anforderungen an die Planung von Verkehrsnetzen, die im Rahmen der raumordnerischen Beurteilung des BVWP 2030 untersucht worden sind. Im Mittelpunkt standen hierbei die Analysen von Defiziten der **An- und Verbindungsqualitäten** bezogen auf Zentren des Zentrale-Orte-Systems sowie von räumlich ausgeprägten **Erreichbarkeitsdefiziten** auf der Grundlage raumordnerischer Mindeststandards.

Zentraler Ansatz zur Beurteilung raumentwicklungsrelevanter Belange der Bundesverkehrswegeplanung ist eine Defizitanalyse (vgl. Abbildung 15) für den Bezugsfall, die vor den einzelnen Projektbewertungen stattfindet. Damit wird der ganzheitliche Netzplanungsansatz des BVWP gestärkt.

Identifizierte Defizite im Bezugsfall werden im Weiteren anhand der erwarteten räumlichen Entwicklung bezogen auf den demografischen Trend präzisiert und gewichtet. Im Ergebnis liegen qualifizierte Anhaltspunkte dafür vor, wo und in welchem Maße raumordnerisch bedeutende Unzulänglichkeiten bestehen und Aus- bzw. Neubaumaßnahmen von Bundesverkehrswegen zu Verbesserungen beitragen können.

Die Bewertungen werden nur für den Personenverkehr durchgeführt, da zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine entsprechenden Verfahren für derartige Analysen mit Bezug zum Güterverkehr vorliegen.

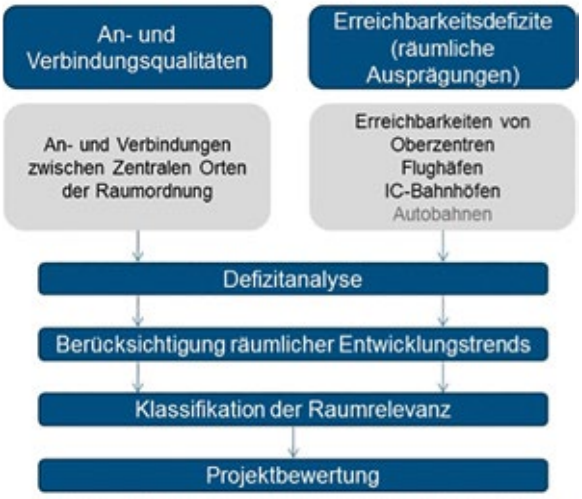


Abbildung 15: **Struktur und Bestandteile der raumordnerischen Beurteilung**

An- und Verbindungsqualitäten
Die Ziele der Raumordnung und der Verkehrsnetzplanung sind über das System der zentralen Orte eng verzahnt. Verkehrsnetze unterstützen die zentralen Orte in der Wahrnehmung ihrer Versorgungsfunktion. Gleichzeitig ermöglichen die Verkehrswege den Leistungsaustausch zwischen zentralen Orten.

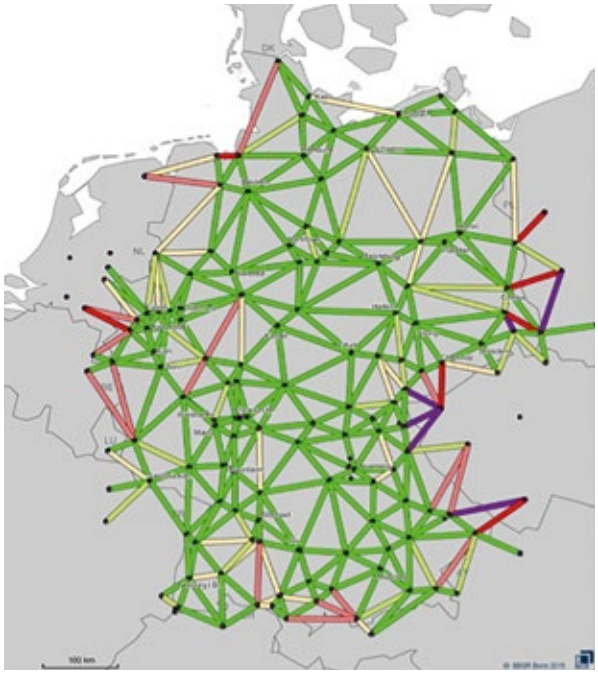
Für die Projektbewertungen des BVWP 2030 wurden nur die raumordnerisch relevanten Verbindungen bzw. Relationen zwischen den Oberzentren und den Metropolregionen betrachtet, den hierarchisch obersten zwei Ebenen. Die Ermittlung von Defiziten in den An- und Verbindungsqualitäten erfolgte dabei anhand der Kriterien der aktuell gültigen Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) auf der Basis von Luftliniengeschwindigkeiten zwischen derartigen Zentren.

Diese errechnete sich aus dem Quotienten der ermittelten Luftlinienentfernung und der Reisezeit. Letztere wurde für die Straße durch die Bestimmung der schnellstmöglichen Route im *Motorisierten Individualverkehr* per Pkw ermittelt. Für den *Schienenpersonenverkehr* wurden prognostizierte Fahrt- und Umsteigezeiten im Bezugsnetz addiert.

Die ermittelten Kenngrößen für jede Verbindung wurden nach sechs Stufen der Angebotsqualität klassifiziert, von „sehr gut“ bis „ungenügend“. Dadurch wurde berücksichtigt, dass sich die Ansprüche an die Angebotsqualität hinsichtlich Geschwindigkeit und ggf. Umsteigehäufigkeit mit der Entfernung ändern. Abbildung 16 stellt zur Veranschaulichung die klassifizierten Luftliniengeschwindigkeiten zwischen den Oberzentren im Schienenpersonenverkehr dar.

Für alle Relationen, deren An- und Verbindungsqualität als mindestens „befriedigend“ eingestuft wurde, wurde kein aktueller Handlungsbedarf gesehen. Bei schlechterer Einschätzung erhielt eine Relation Wertungspunkte.

Verbindungen zwischen Oberzentren



Bewertung der Verbindungsqualität im Schienenpersonenverkehr in Anlehnung an die RIN – im Bezugsfall

- sehr gut
- gut
- befriedigend
- ausreichend
- mangelhaft
- ungenügend

Datenbasis: Erreichbarkeitsmodell des BBSR.
Geometrische Grundlage: BKG, Länder, 31.12.2010

Abbildung 16: **Bewertung der Luftliniengeschwindigkeit Oberzentrum – Oberzentrum im Schienenpersonenverkehr**

Erreichbarkeitsdefizite

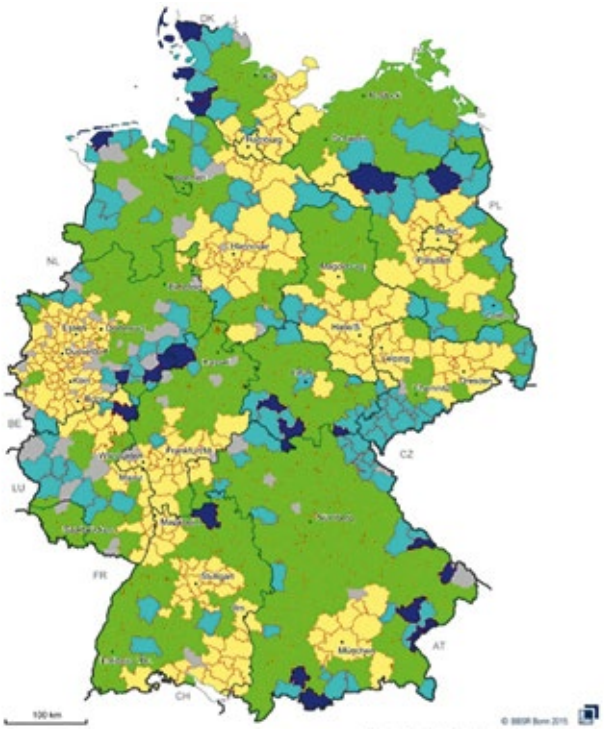
Auch die räumlichen Ausprägungen von Erreichbarkeitsdefiziten wurden in Bezug auf raumordnerische Mindeststandards für verschiedene Fahrtziele betrachtet. Für den *motorisierten Individualverkehr/Straßenpersonenverkehr* wurden dabei Fahrzeiten zwischen der raumordnerischen Ebene der Mittelbereiche und den jeweils nächstgelegenen Autobahnanschlussstellen, internationalen Flughäfen, Oberzentren und IC-Bahnhöfen berücksichtigt. Untersucht wurde dabei die Fahrzeit in einem unbelasteten Straßennetz ohne Berücksichtigung von Staus.

Als defizitär wurden Pkw-Fahrzeiten von mehr als 30 Minuten zur nächsten Autobahnanschlussstelle, von über 60 Minuten zum nächsten Flughafen, von mehr als 45 Minuten zum nächsten IC-Bahnhof und von über 45 Minuten zum nächsten Oberzentrum definiert. Betrug die Pkw-Fahrzeit zum nächsten Oberzentrum sogar mehr als 60 Minuten, erhielt dieses Defizit eine deutlich stärkere Gewichtung, da die Oberzentren aus Sicht der Raumordnung die herausragenden Fahrtziele darstellen.

Analoge Defizite wurden auch im *Schienenpersonenverkehr* ermittelt. Hierbei wurden die Fahrzeiten zu Flughäfen, Oberzentren und IC-Bahnhöfen berücksichtigt. Grundlage waren in diesem Fall Reisezeiten, die auf der Basis von Fahrplan- und Netzdaten ermittelt wurden. Als defizitär galten Reisezeiten von mehr als 90 Minuten zum nächsten Flughafen, von über 60 Minuten zum nächsten IC-Bahnhof und von mehr als 60 Minuten zum nächsten Oberzentrum. Betrug die Reisezeit zum nächsten Oberzentrum mehr als 90 Minuten, wurde dieses Defizit erneut stärker gewichtet.

Die festgestellten Defizite wurden bei beiden Verkehrsträgern nach einem einheitlichen System quantifiziert, addiert und ebenfalls in Wertungspunkte umgerechnet. Zur Veranschaulichung stellt Abbildung 17 die kumulierten Erreichbarkeitsdefizite der deutschen Mittelbereiche für den Verkehrsträger Schiene dar.

Erreichbarkeitsindikatoren



Zusammenfassung der Erreichbarkeitsdefizite im Schienenpersonenverkehr

- kein relevantes Defizit
- geringes Defizit
- mittleres Defizit
- hohes Defizit

Datenbank: Erreichbarkeitsmodell des BBSR;
BVU Wirtschaft + Verkehr GmbH
Geometrische Grundlage: BKG, Mittelbereiche, 31.12.2012

Gewichtung der ermittelten Defizite:

Erreichbarkeit von Flughäfen	0.5
Erreichbarkeit von IC-, ICE- und EC-Bahnhöfen	0.5
Erreichbarkeit von Oberzentren – 60 Minuten	0.5
Erreichbarkeit von Oberzentren – 90 Minuten	2.0

Abbildung 17: **Räumliche Ausprägungen von Erreichbarkeitsdefiziten im Schienenpersonenverkehr**

Räumliche Entwicklungstrends
Sowohl die auf der Ebene der Mittelbereiche bewerteten Erreichbarkeitsdefizite als auch die an- und verbindungsbezogenen Defizite wurden mit prognostizierten räumlichen Entwicklungstrends gewichtet. Hierzu wurden die demografischen Entwicklungen vor Ort abgeschätzt, um die künftige Relevanz raumordnungspolitischer Maßnahmen besser einschätzen zu können. Als Gewichtungskriterien wurde das regionale Bevölkerungspotenzial auf der Grundlage der Bevölkerungsprognose für das Jahr 2030 verwendet.

Projektspezifische Bewertungen
Für die Bewertung der Raumwirksamkeit einzelner Projekte wurden nach einer Vorselektion deren Wirkungen auf die vorhandenen Defizite analysiert. Anschließend wurden alle errechneten Wertungspunkte eines Aus- oder Neubauvorhabens aufsummiert.

Ein Projekt konnte auf mehreren Relationen Verbesserungen der An- und Verbindungsqualität erzeugen und zudem noch Auswirkungen auf verschiedene Erreichbarkeitsdefizite haben. Dies führte zu einer differenzierten Punktbewertung, deren Werteskala nach oben offen war. Sie stellte die Grundlage für eine kategorisierte Bewertung der raumordnerischen Gesamtbedeutung des Projektes dar. Den Vorhaben wurde letztlich eine hohe, mittlere, geringe oder keine Raumwirksamkeit zugeschrieben.

Weitere Details zum Bewertungssystem und zahlreiche Grafiken enthält der Methodenbericht zum BVWP 2030.

12.4 | Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Bei der Bewertung von Straßenbauprojekten, die Bundesstraßen der Verbindungsstufe II oder darunter gemäß der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung betreffen, wurden beim BVWP 2030 auch die städtebaulichen Auswirkungen der Vorhaben betrachtet. Hierbei wurden für jedes Projekt drei Arten von Effekten untersucht.

Als **„Straßenraumeffekte“** wurden dabei die Auswirkungen eines Projekts beschrieben, die bei Veränderungen der Verkehrsstärke die Hauptwirkung im Straßenraum – hauptsächlich entlang der Ortsdurchfahrten – entfalten und die Möglichkeit einer Umgestaltung dieses Raumes eröffnen. So entstehen im Zusammenhang mit den Verkehrsverlagerungen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden. Nur bei Straßen, die im innerörtlichen Bereich liegen und die eine unmittelbar erschließende Funktion haben, können solche Effekte auftreten.

Unter dem Begriff der **„Flächen- und Erschließungseffekte“** wurden jene Folgen der Projekte untersucht, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

Als **„Sanierungs- und Erneuerungseffekte“** wurden mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen beschrieben, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines BVWP-Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

Bei allen drei Effektkategorien wurde je Projekt eine Vielzahl kleinteiliger Streckenabschnitte untersucht, auf denen sich Verkehrsverlagerungen durch das erwogene Vorhaben einstellen würden. Für jeden einzelnen dieser Streckenabschnitte wurden zunächst städtebauliche Kenngrößen ermittelt. Insbesondere wurden sogenannte „Aktivierbarkeiten“ und „Wirkungspotenziale“ bestimmt. Aus der Vielzahl von Motiven, auf deren Basis lokale Akteure über städtebaulich relevante Investitionsmaßnahmen entscheiden, wird mit der Aktivierbarkeit ein Wahrscheinlichkeitsanteil abgeschätzt, den die konkrete Verkehrsveränderung zu dieser Entscheidung beiträgt. Das Wirkungspotenzial spiegelt dagegen das Ausmaß der städtebaulichen Möglichkeiten wider.

Das Produkt beider Kenngrößen wird im Verfahren „aktivierbares Wirkungspotenzial“ genannt.

Das beschriebene Verfahren unterscheidet sich in den drei Effektkategorien nur in Details. Nach Berechnung aller effektrelevanten Streckenabschnitte wurden die Längen derjenigen Abschnitte, auf denen ihr aktivierbares Wirkungspotenzial eine festgelegte Höhe überschritt, ins Verhältnis zur Gesamtlänge aller Streckenabschnitte eines Projekts gesetzt, die überhaupt effektrelevant waren. Jene Streckenabschnitte, deren aktivierbare Wirkungspotenziale die festgelegte Höhe überschritten, wurden dabei als Orte, an denen sich entweder intensive Entwicklungsmöglichkeiten entfalten können oder an denen die Gefahr von Strukturverlusten droht, identifiziert. Im Ergebnis stellten sich für jedes Projekt und jede Effektkategorie ein städtebaulicher „Wirksamkeitsgrad“– für die positiven Auswirkungen des Vorhabens – sowie ein „Beeinträchtigungsgrad“ ein – für dessen negative Folgen.

Die Wirksamkeitsgrade und Beeinträchtigungsgrade der Sanierungs- und Erneuerungseffekte sowie diejenigen der Flächen- und Erschließungseffekte eines Projekts wurden daraufhin mit einem speziellen Mittelungsverfahren (Hölder-Mittel) zu einem „sekundären Wirksamkeitsgrad“ bzw. zu einem „sekundären Beeinträchtigungsgrad“ zusammengefasst. Anschließend wurden die beiden zusammenfassenden Effizienzmaße jeweils in fünf aneinander grenzende Intervalle eingruppiert, die in Tabelle 24 mit „0“ bis „4“ beziffert sind. Die beiden Effizienzmaße der als primär angesehenen Straßenraumeffekte wurden auf die gleiche Weise in Intervalle eingruppiert.

Die Gesamteinschätzung eines Vorhabens aus städtebaulicher Sicht erfolgte letztlich durch die Gegenüberstellung der ermittelten Intervallklassen: So lässt sich über die 5×5-Bewertungsmatrix in Tabelle 24 sowohl für die sekundären Effizienzmaße als auch für die primären Effizienzmaße eine Bewertungszahl ablesen. Das Maximum der beiden sich so ergebenden Zahlen, denen die in Tabelle 24 dargestellten Rangadjektive zugeordnet sind, wurde dem erwogenen Vorhaben schließlich als städtebauliche Bedeutung zugeordnet.

		zusammenfassende Beeinträchtigung				
	Intervallklasse	**0**	**1**	**2**	**3**	**4**
zusammenfassende Wirksamkeit	**0**	0/U	0/U	0/U	0/U	0/U
	1	1/G	0/U	0/U	0/U	0/U
	2	2/M	1/G	1/G	0/U	0/U
	3	3/H	2/M	2/M	1/G	1/G
	4	3/H	3/H	2/M	2/M	2/M

städtebauliche Bedeutung: H – hoch; M – mittel; G – gering; U – unbedeutend

Tabelle 24: Bewertungsmatrix für die städtebauliche Bedeutung von Straßenbauvorhaben

12.5 | Weitere Analysen

12.5.1 | Intermodale und Intramodale Interdependenzen

Verkehrsinfrastrukturprojekte beeinflussen die Abläufe des Verkehrs. Je nach Bauumfang und räumlicher Lage von Baumaßnahmen verändern sich hierdurch in aller Regel nicht nur die Streckenbelastungen auf den direkt betroffenen Streckenabschnitten, sondern auch in Teilen des übrigen Verkehrswegenetzes. Die räumliche Ausdehnung des Wirkungsbereiches eines Projekts kann abgeschätzt werden, indem ein Vergleich angestellt wird zwischen den Streckenbelastungen in einem Netz, in dem ein bestimmtes Projekt enthalten ist, und einem Netz, in dem dieses Projekt nicht enthalten ist.

Über die beschriebenen Wirkungen eines Vorhabens auf das vorhandene Verkehrsnetz hinaus bestehen mitunter Wechselwirkungen zwischen mehreren zu bewertenden Vorhaben. Überschneiden sich die Wirkungsbereiche zweier oder mehrerer Projekte signifikant, so ergibt sich bei Betrachtung des Projektbündels gegenüber der Einzelprojektbewertung eine Verstärkung oder Abschwächung der Nutzenwirkungen. Diese Interdependenzen zwischen zu bewertenden Vorhaben können sowohl innerhalb eines Verkehrsträgers (Intramodale Interdependenzen) als auch verkehrsträgerübergreifend (Intermodale Interdependenzen) entstehen. Auf die Relevanz und Berücksichtigung dieser Interdependenzen im BVWP 2030 wird im Folgenden eingegangen.

Intramodale Interdependenzen
Um mögliche intramodale Interdependenzen bei der **Straße** identifizieren zu können, wurden alle Projekte, für die auf Basis der einzelnen Nutzen-Kosten-Analysen ein Bedarf festgestellt wurde, in einem Zielnetz. Für dieses Zielnetz wurden die Verkehrsbelastungen ermittelt. Anschließend wurden diese Verkehrsbelastungen aus der Zielnetzrechnung mit den Verkehrsbelastungen aus den Einzelprojektbewertungen verglichen. Aus dem Vergleich der beiden Verkehrsbelastungen, gemessen in Kfz-Fahrleistungen, ergeben sich je Projekt Relationen, die auf gegebenenfalls vorliegende Interdependenzen hinweisen. Diese sind relevant, da erfahrungsgemäß zwischen der Höhe der Kfz-Fahrleistungen und den Nutzenwirkungen der Vorhaben ein enger Zusammenhang besteht.

Auf den von Interdependenzen betroffenen Relationen ergibt sich als Summe über alle Projekte eine im Mittel um etwa 3 % geringere Kfz-Fahrleistung im Zielnetz als in der Summe der für alle Einzelprojekte ermittelten Kfz-Fahrleistungen. Auf der Grundlage der projektspezifischen Abweichungen wurde überprüft, in welchem Umfang die Konkurrenz zwischen Projekten nennenswerte Veränderungen beim Projektnutzen der einzelnen Nutzen-Kosten-Analysen mit sich gebracht hat. Diese Überprüfung hat ergeben, dass signifikante Veränderungen des NKV nicht festzustellen sind, die vorgesehene Bedarfseinstufung somit nicht verändert werden muss.

Auch beim Verkehrsträger **Schiene** sind zunächst alle Projektbewertungen einzeln durchgeführt worden, ohne mögliche intramodale Interdependenzen zwischen den zu untersuchenden Vorhaben zu berücksichtigen. In den sich anschließenden Zielnetzrechnungen wurden die Vorhaben durch die Gutachter daraufhin überprüft, ob ggf. Konkurrenzbeziehungen zwischen Projekten bestehen. Dabei hat sich gezeigt, dass es bei einigen Vorhaben zu Überschneidungen zwischen den von den betreffenden Maßnahmen begünstigten Nachfragesegmenten kommt. Dies ist beispielsweise bei den beiden Vorhaben NBS Gelnhausen – Mottgers (Projekt-Nr. 2-002-V02) und ABS/NBS Gelnhausen – Kalbach / Aschaffenburg – Nantenbach (Projekt-Nr. 2-007-V01) der Fall. Da eine Umsetzung beider Vorhaben insgesamt unwirtschaftlich wäre, wird hier die Alternativentscheidung in der weiteren Planung durch den Vorhabenträger erfolgen. Für weitere aus gutachterlicher Sicht vorliegende intramodale Interdependenzen werden im Nachgang des BVWP detaillierte Prüfungen vorgenommen, inwieweit diese relevant für die genauen Projektdefinitionen sind.

Bei der **Wasserstraße** wurde ebenfalls im Zuge der Projektbewertungen geprüft, inwieweit intramodale Interdependenzen der Einzelprojekte entscheidungsrelevant sein könnten. Aus gutachterlicher Sicht haben sich bei den bewerteten Wasserstraßenprojekten keine entscheidungsrelevanten Interdependenzen ergeben. Dies steht in logischem Zusammenhang mit der Grobmaschigkeit des Wasserstraßennetzes, durch welche die Möglichkeit einer alternativen Routenwahl in der Regel begrenzt ist.

Intermodale Interdependenzen
Für die Prüfung möglicher intermodaler Interdependenzen zwischen Vorhaben des BVWP 2030 fand ein Abgleich der projektbedingten Verlagerungswirkungen zwischen den Verkehrsträgern statt. Dabei waren nur solche Interdependenzen von Bedeutung, welche den Wirtschaftlichkeitsnachweis einzelner Projekte in Frage stellen.

Beim Verkehrsträger **Straße** wurden zur Quantifizierung der potenziellen Verlagerungen in der Nutzen-Kosten-Analyse vom Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) entsprechende Verlagerungsrechnungen durchgeführt. Die Ergebnisse der projektbezogenen Rechnungen ergeben in der Summe der rd. 390 relevanten Projekte ca. 100 Mio. verlagerte Personenkilometer pro Jahr. Vor dem Hintergrund der gesamten Verkehrsleistung des MIV in Deutschland von rd. 9.000 Mio. Personenkilometern pro Jahr sind die berechneten Verlagerungen als eher unbedeutend einzustufen.

Zusätzlich wurden die potenziellen Verlagerungen vom MIV zum Schienenpersonenverkehr (SPV) berechnet und die verlagerten Fahrtenströme für die Überprüfung der Auswirkungen auf die NKA der Straßenprojekte genutzt. Es handelt sich hierbei um rd. 1 Mrd. Personen-km pro Jahr, die von der Straße auf die Schiene verlagert würden. Die Ergebnisse einer Umlegung der infolge von Schienenprojekten vom MIV zum SPV wechselnden Fahrtenströme auf das Straßennetz zeigen, dass der verlagerte Verkehr nur marginalen Reduktionen bei den Verkehrsbelastungen bzw. den Nutzen-Kosten-Verhältnissen der Straßenprojekte bewirken. Die maximal zu verzeichnende Reduktion bei den Verkehrsbelastungen der einzelnen Straßenprojekte liegt unter 2 % der ansonsten zu erwartenden Werte. Eine signifikante Beeinflussung der Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analysen erfolgt somit durch den verlagerten Verkehr nicht. Entsprechend sind keine Interdependenzen zu erwarten, welche die Wirtschaftlichkeit der Projekte beeinflussen.

Zur Prüfung intermodaler Wirkungen im **Schienenpersonenverkehr** wurden die im Zielnetz des Verkehrsträgers Straße von der Schiene auf die Straße verlagerten Nachfragemengen durch den Fachgutachter Straße an den Fachgutachter Schiene übergeben. Auf dieser Basis wurden mögliche Auswirkungen auf die Schienenprojektbewertungen geprüft. Danach reduziert sich die Nachfrage auf der Schiene durch die im BVWP untersuchten Straßenprojekte um 2.710 Personenfahrten je Werktag, die sich auf rd. 25.100 Relationen verteilen. Hochgerechnet auf ein Jahr verringert sich damit die Nachfrage um 963.000 Schienenpersonenfahrten; dies entspricht etwa 0,04 % der insgesamt für die Schiene prognostizierten Nachfragemenge. Bezogen auf die Verkehrsleistung ergibt sich ein Rückgang um rd. 97,7 Mio. Personenkilometer, was einem Rückgang um 0,1 % entspricht. In der Summe sind damit relevante verkehrsträgerübergreifende Wirkungen von der Straße auf die Schiene nicht feststellbar.

Darüber hinaus wurde der Einfluss durch Straßenvorhaben im BVWP auf einzelne Schienenvorhaben genauer geprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass die aus den Straßenvorhaben resultierenden Nachfragerückgänge bei der Schiene nur in wenigen Fällen eine Größenordnung von 1 % übersteigen. Die Abschätzung der Nutzenminderung für das am stärksten von solchen Nachfragerückgängen betroffene Schienenprojekt (ABS/NBS Hamburg/Bremerhaven – Hannover) hat ergeben, dass sich der Gesamtnutzen, und damit auch das NKV, unter den ungünstigsten Annahmen um maximal 2 % vermindert. Aus der Sicht des Personenverkehrs sind somit keine maßgeblichen Veränderungen der vorliegenden Bewertungsergebnisse aus einer verkehrsträgerübergreifenden Bewertung der Schienenprojekte im BVWP 2030 zu erwarten.

Die Nutzen im **Schienengüterverkehr (SGV)** aus projektbedingten Verlagerungen von anderen Verkehrsträgern entstehen auf Basis von Tonnenkilometern zu etwa 98 % aus Verlagerungen von der Straße. Der Anteil der Verlagerungen zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße konzentriert sich hingegen auf nur wenige Vorhaben und ist im Gesamtdurchschnitt mit 2 % sehr niedrig. Bewertungsrelevante intermodale Interdependenzen zwischen Schiene und Wasserstraße können deshalb ausgeschlossen werden. Bei den Verlagerungsentscheidungen von der Straße auf die Schiene dominieren mit über 85 % kapazitätsbedingte Verlagerungen, die sich aus der Verbesserung der Engpasssituation ergeben. Hierbei handelt es sich um Verkehr, der nur deswegen per Lkw gefahren wird, da die Nachfrage auf der Schiene nicht abgewickelt werden kann. Durch die Kapazitätssteigerung aufgrund der Schienenprojekte kann diese Nachfrage vom Lkw auf die Bahn wechseln. Dieses Verkehrsaufkommen würde auch bei einer gleichzeitigen Verbesserung des Straßennetzes überwiegend per Schiene transportiert werden. Eine wesentliche Veränderung der Bewertungsergebnisse im Schienengüterverkehr durch die Berücksichtigung intermodaler Netzeffekte ist daher nicht zu erwarten.

Bei den Vorhaben der **Wasserstraße** liegen nahezu keine intermodalen Interdependenzen mit Straßen- oder Schienenprojekten vor. Ein geringfügiger Einfluss auf das Bewertungsergebnis ist nur bei einem Binnenwasserstraßenprojekt zu beobachten. Hierbei handelt es sich um den Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing-Vilshofen (Projekt W31). Hierdurch sind Verlagerungsmengen im Umfang von 338.000 Tonnen auf das Binnenschiff zu erwarten. Da der Nutzen aus der Verkehrsverlagerung lediglich 3 % des Projektnutzens ausmacht, ist das Bewertungsergebnis jedoch von intermodalen Interdependenzen unabhängig.

12.5.2 | Sensitivitäten

Die Bedarfsfeststellung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung unterliegt wie jede Langfristplanung gewissen Unsicherheiten. Dabei gibt es eine Vielzahl von Einflussvariablen. Im BVWP 2030 wurden entsprechende Untersuchungen auf diejenigen Einflussvariablen konzentriert, bei denen die größten Unsicherheiten bzw. der höchste Einfluss auf die Bewertungsergebnisse erwartet werden konnte.

Demografie
Als Beispiel für einen Risikofaktor hinsichtlich der Stabilität von Projektbewertungsergebnissen wird häufig die demografische Entwicklung genannt. In einigen Regionen sind insbesondere nach 2030 weitergehende demografische Strukturveränderungen zu erwarten, die ggf. Auswirkungen auf den Bedarf an Verkehrsinfrastruktur haben

könnten. Um die Stabilität der NKA-Ergebnisse zu prüfen, erfolgte eine Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2050. Für diesen Zweck wurde eine spezielle Verkehrsverflechtungsmatrix 2050 erarbeitet, der die Raumordnungsprognose 2050 des BBSR zugrunde gelegt wurde. Die Veränderung der Verkehrsnachfrage von 2030 bis 2050 erfolgte ausschließlich für den Personenverkehr, der Güterverkehr wurde als von 2030 bis 2050 konstant unterstellt. In der Raumordnungsprognose 2050 wird für Deutschland von 2030 bis 2050 ein Rückgang der Bevölkerung um rd. 6 % (alte Länder: - 4 %, neue Länder: - 17 %) angegeben, wobei die regionalen Voraussagen erheblich um diesen Mittelwert schwanken.

Bei der Beurteilung der Notwendigkeit von Sensitivitätsbetrachtungen bezogen auf die bis 2050 prognostizierten Bevölkerungsrückgänge wird aus gutachterlicher Sicht davon ausgegangen, dass diese keine bewertungsrelevanten Auswirkungen auf die Nutzen aus dem Bereich Güterverkehr haben. Der bevölkerungsbedingte Rückgang des Konsums und der hierauf bezogenen Produktion bei den betreffenden Gütergruppen dürfte durch den Zuwachs der Transportleistungen (Tonnen-km/Jahr) aufgrund der weiteren Entwicklung der Arbeitsteiligkeit der Wirtschaft und der Produktivitätserhöhung mehr als kompensiert werden.

Für die Nutzen-Kosten-Analysen der angemeldeten Projekte bei der **Straße** wurde die Verkehrsnachfrage im Prognosezieljahr 2030 herangezogen. Die wesentlichste Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 ist die Strukturdatenprognose 2030, die im Rahmen der Raumordnungsprognose des BBSR erstellt worden ist. Zur Quantifizierung der mit der Matrix 2050 verbundenen Veränderungen bei den Verkehrsbelastungen von 2030 bis 2050 wurde die Matrix auf das definierte Zielnetz umgelegt. Aus den Ergebnissen der Netzberechnung wurden Fahrleistungsreduktionen sowohl für das Gesamtnetz als auch für jedes bewertete Projekt abgeleitet. Die Reduktionen entsprechen erwartungsgemäß den Veränderungen bei der Bevölkerungsprognose.

Für ganz Deutschland ist für den untersuchten Fall mit einer Reduktion der Pkw-Fahrleistung von 2030 bis 2050 um ca. 10 % zu rechnen, wobei die „Verluste“ bei den Verkehrsbelastungen auf den Bundesstraßen (- 11 %) größer sind als auf den Autobahnen (- 7 %). In erster Näherung sind somit die Nutzenbeiträge des Personenverkehrs im Jahr 2050 rd. 10 % niedriger als im Jahr 2030. Dabei gilt es zu beachten, dass demografiebedingte verringerte Nutzenbeiträge sich nur auf einen Teil der Nutzungsdauer der Infrastrukturprojekte beziehen und erst ab 2050 ihre volle Wirkung entfalten. Auf die gesamte Nutzungsdauer des Projektes betrachtet, liegen somit mögliche Nutzenminderungen im Mittel deutlich unter 10 %. Dies gilt umso mehr, als Nutzenwirkungen in späteren Jahren des Projektlebenszyklus aufgrund der erforderlichen Diskontierung bei der Bewertung weniger ins Gewicht fallen als Nutzen in früheren Jahren. Einzelprojektbezogene Sensitivitätsbetrachtungen im Bereich der Demografie werden deshalb beim Verkehrsträger Straße als nicht notwendig erachtet.

Beim Verkehrsträger **Schiene** ist im Durchschnitt aller Projekte der überwiegende Teil des gesamtwirtschaftlichen Nutzens auf die Bereiche Güterverkehr und Personenfernverkehr zurückzuführen. Wie bereits begründet wurde, besteht im Bereich Güterverkehr keine Bewertungsrelevanz hinsichtlich der bis 2050 prognostizierten Bevölkerungsrückgänge. Dies trifft auch für den SPFV zu. Dies ist insbesondere dadurch bedingt, dass die Nachfrage im SPFV zu großen Teilen durch die Verkehrsbeziehungen zwischen Agglomerationsräumen bestimmt ist. In der Summe über alle Kreistypen in dieser Kategorie liegt der Bevölkerungsrückgang 2050 gegenüber 2030 nur bei knapp 3 %. Geht man von einem weiteren BIP-Wachstum in den Jahren nach 2030 aus, dürfte der hiervon ausgehende Zuwachs der Verkehrsleistungen im SPFV den je nach Quelle/Zielrelation zu erwartenden bevölkerungsbedingten Nachfragerückgang mehr als kompensieren.

Im Einzelfall sind bewertungsrelevante gesamtwirtschaftliche Nutzenwirkungen auch aus dem Bereich Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu erwarten, z. B. bei Knotenprojekten oder Ausbaumaßnahmen, die der Entmischung von SPFV, SPNV und SGV dienen. Sensitivitätsbetrachtungen bei Infrastrukturmaßnahmen für den Verkehrsträger Schiene können dann erforderlich werden, wenn diese sich in Teilräumen mit einem hohen Bevölkerungsrückgang befinden und gleichzeitig einen weit überdurchschnittlichen Nutzenanteil im SPNV aufweisen. Beim Verkehrsträger Schiene sind in Phase 1 der BVWP-Bewertungen keine Sensitivitätsbetrachtungen erforderlich, da von den dort zu untersuchenden Infrastrukturmaßnahmen nur bei der ABS München – Mühldorf – Freilassing und bei der ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau bewertungsrelevante Nahverkehrsnutzen zu erwarten sind. In den betreffenden Verkehrsräumen werden von der BBSR nur unterdurchschnittliche Bevölkerungsrückgänge zwischen 2030 und 2050 prognostiziert. Wie beim Verkehrsträger Straße gilt auch für die Schiene, dass demografiebedingte verringerte Nutzenbeiträge sich ohnehin nur auf einen Teil Nutzungsdauer der Infrastrukturprojekte beziehen und erst ab 2050 ihre volle Wirkung entfalten.

Beim Verkehrsträger **Wasserstraße** entstehen die Nutzen ausschließlich im Bereich des Güterverkehrs, sodass Sensitivitätsbetrachtungen im Bereich der Demografie nicht notwendig sind.

Zeitgewinne
Der volkswirtschaftliche Nutzen durch projektbedingte Zeitgewinne für die Verkehrsteilnehmer hat einen großen Einfluss auf die Bewertungsergebnisse. Kontrovers diskutiert wird in diesem Zusammenhang insbesondere die Wertschätzung der Verkehrsteilnehmer im Privatverkehr für sogenannte „kleine" Zeitgewinne (z. B. weniger als 1 – 2 min. je Nutzer). Beispielsweise wird argumentiert, dass „kleine" Zeitgewinne unterhalb einer Fühlbarkeitsgrenze nicht wahrgenommen würden und aus diesem Grund auch keinen Wert hätten. Diese Frage wurde in einem Forschungsprojekt zur Wertschätzung von Zeitgewinnen im Personenverkehr explizit geprüft. Danach ergibt sich die gutachterliche Empfehlung, keine Sonderbehandlung „kleiner" Zeitgewinne vorzunehmen. Ein internationaler Vergleich zeigte zudem, dass sich dies mit dem Vorgehen in den meisten Staaten bei der Anwendung von Nutzen-Kosten-Analysen im Bereich von Verkehrsinfrastrukturprojekten deckt.

In wissenschaftlichen Untersuchungen werden dafür unterschiedliche Argumente angeführt. Eine wichtige Begründung ist, dass neue Infrastrukturprojekte als Teil eines Ganzen gesehen werden müssen. Zwar erlaubt die Verbesserung einer Teilstrecke teilweise nur einen kleinen Zeitgewinn, mehrere Verbesserungen können zusammen jedoch auch zu einem großen Zusatznutzen führen. Es wäre nicht logisch, kleine Differenzen, die in Teilschritten auftreten, niedriger zu bewerten als die Summe kleiner Differenzen im Gesamtmodell. Eine Nichtbewertung würde somit zu inkonsistenten Ergebnissen führen.

Ein weiteres zentrales Argument liegt darin, dass Schwellenwerte für die Nichtberücksichtigung kleiner Einzelreisezeitdifferenzen wissenschaftlich nicht begründbar sind. Die Wahl eines Grenzwertes für die Abminderung des Zeitwertes erscheint willkürlich. Wenn z. B. eine Person einen gewissen Anteil ihres Zeitbudgets, zum Beispiel drei Minuten, bisher nicht nutzt, könnte sie nach einer Verbesserung, wie dem Neubau einer Straße, einen Zeitgewinn von über fünf Minuten generiert haben. Im Grenzbereich der Schwellenwerte sind somit Verzerrungen der Bewertungsergebnisse zu erwarten. Zudem ist davon auszugehen, dass Personen ihre Aktivitätenmuster über die Zeit anpassen und „kleine" Zeitgewinne zumindest längerfristig nutzen werden.

Für das Bewertungsverfahren des BVWP wurde in der Gesamtschau sämtlicher im Forschungsprojekt genannter Argumente der gutachterlichen Empfehlung gefolgt, alle ermittelten projektbedingten Zeitveränderungen zu berücksichtigen. Unabhängig davon werden – im Sinne der Transparenz – im Projektinformationssystem für die Einzelprojekte jeweils die Nutzenanteile ausgewiesen, die durch Zeitgewinne im niedrigen Minutenbereich entstehen. Bei der Straße sind dies die Nutzen durch Zeitgewinne im privaten Personenverkehr von weniger als einer Minute, bei der Schiene von weniger als zwei Minuten. Bei der Schiene wird ein höherer Wert gewählt, da dort in der Regel nur Großprojekte mit höheren Zeiteffekten pro Nutzer entstehen.

Wirtschaftswachstum
Ebenfalls geprüft wurde, inwieweit Unsicherheiten hinsichtlich des prognostizierten Wirtschaftswachstums bis 2030 relevant für die Stabilität der Bewertungsergebnisse sein könnten. Dazu wurde auf die Szenarienrechnungen zurückgegriffen, die im Rahmen der Verkehrsprognose 2030 durchgeführt wurden. Im Kernszenario, das den Projektbewertungen zugrunde liegt, ist ein jährliches Wachstum des Bruttoinlandsproduktes in Höhe von 1,14 % unterstellt. In zwei Alternativszenarien wird der Einfluss auf Verkehrsleistung und aufkommen untersucht, wenn das unterstellte jährliche Wachstum des Bruttoinlandsproduktes in Deutschland um rd. 0,3 Prozentpunkte höher bzw. niedriger wäre als im Kernszenario der Verkehrsprognose. Danach ist im Personenverkehr die Verkehrsleistung des motorisierten Verkehrs im höheren Szenario um ca. 4,8 % größer und im niedrigeren Szenario um ca. 4,5 % geringer. Im Güterverkehr liegt die prognostizierte Verkehrsleistung im Jahr 2030 im höheren Szenario 3,6 % über dem Kernszenario bzw. im niedrigeren Szenario 3,7 % unter dem Kernszenario. Die Abweichungen zum Kernszenario sind damit sehr moderat, sodass die Bewertungsergebnisse eine hohe Stabilität aufweisen.

12.5.3 | Alternativenprüfung

Das Ziel der Alternativenprüfungen im Rahmen der BVWP-Aufstellung besteht darin, bereits in einem möglichst frühen Planungsstadium Alternativen zu untersuchen und die gewonnenen Erkenntnisse in den Entwicklungsprozess der Verkehrsinfrastruktur einfließen zu lassen. Gegenstand der Alternativenprüfungen ist es, zu beurteilen, ob Planalternativen bestehen, die beispielsweise mit geringeren Umweltauswirkungen oder Investitionskosten verbunden sind.

Geprüft wurden nur vernünftige Optionen, die mit zumutbarem Aufwand zu ermitteln waren und als Alternativen zum eigentlichen Planentwurf ernsthaft in Betracht kamen. Nicht relevante Alternativen, die sich z. B. nur mit unverhältnismäßigem Aufwand verwirklichen ließen, wurden bereits frühzeitig nach einer überschlägigen Prüfung ausgeschlossen.

Die Alternativenprüfung zum BVWP 2030 fand auf zwei Ebenen statt: zum einen auf der Projektebene unter Berücksichtigung von Teilnetzen und Korridoren, zum anderen auf der Gesamtplanebene. Die **Alternativenprüfung auf der Gesamtplanebene** bildet die Grundlage für die strategische Entscheidung der Finanzmittelauf-

teilung auf die drei Verkehrsträger. Sie ist in Abschnitt 7.1 erläutert.

Auf **Projektebene** werden grundsätzlich alternative Projekttypen geprüft. Bei der Straße gelten solche Projekte als Alternativen, die zwar das gleiche Ziel haben, z. B. Beseitigung eines Engpasses auf einer Autobahn, dieses aber auf unterschiedlichen Wegen erreichen wollen: durch die Erweiterung der Autobahn um zusätzliche Fahrstreifen oder den Ausbau des nachgeordneten Bundesstraßennetzes, z. B. durch eine durchgehende, ortsdurchfahrtenfreie Führung einer Bundesstraße. Bei Schienenprojekten wird in der Regel eine Entscheidung für einen Aus- oder Neubau mit Anzahl der Gleise, dem Ausbau für eine bestimmte Geschwindigkeit oder mit Elektrifizierung getroffen. Bei Wasserstraßen handelt es sich regelmäßig um den Ausbau eines vorhandenen Verkehrsweges für größere Fahrzeugabmessungen und/oder für Fahrzeuge mit größeren Abladetiefen sowie in Einzelfällen um eine Kapazitätserweiterung durch zusätzliche Abstiegsbauwerke. Der Ausbau kann sich dabei sowohl auf einen Streckenabschnitt (Kanal, Fluss, Fahrrinne im Küstengewässer) als auch auf punktuelle Verkehrsbauwerke (Schleusen, Schiffshebewerke, Brücken) beziehen. Ein Neubau von Wasserstraßen, d. h. neuen Kanälen, findet praktisch nicht statt und beschränkt sich allenfalls auf sehr kurze Zuleitungsstrecken, sodass eine Betrachtung alternativer Linienführungen für die Wasserstraße nicht relevant ist. Soweit für einzelne Wasserstraßenprojekte unterschiedliche Ausführungsvarianten infrage kommen, wurden diese im Rahmen der Bewertung geprüft und die gewählte Alternative dargestellt.

Bei **Straßenprojekten** erfolgte eine erste Alternativenprüfung vor der Projektanmeldung durch die Länder. Dabei ging es um den Vergleich einzelner Projektalternativen zur Ermittlung derjenigen Alternative, die letztlich als Einzelprojekt in die Projektbewertung aufgenommen wird. Aufgrund der Vielzahl von Projekten und den Planungskompetenzen der Länder wurden diese verpflichtet, vor der Anmeldung von Straßenprojekten „alternative Lösungsmöglichkeiten“ zu prüfen und der Anmeldung die Ergebnisse der Alternativenuntersuchung zugrunde zu legen. Insbesondere bei Umweltkonflikten war darzustellen, ob Alternativplanungen, insbesondere der Ausbau bestehender Strecken statt eines Neubaus, erwogen worden sind, und warum eine solche Lösung ggf. nicht angemeldet wurde. Soweit es sinnvoll war, sollte auch auf Verkehrsträgeralternativen eingegangen werden. In einzelnen Fällen wurden von den Ländern auch alternative Projekte zur Bewertung angemeldet. Informationen zur Prüfung von Alternativen sind in den Projektdossiers dargestellt.

Nicht Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung sind Projektvarianten. Varianten sind insgesamt oder teilweise voneinander abweichende Trassenführungen desselben Projektes, z. B. einer Ortsumgehung, die im Wesentlichen dasselbe Ziel haben (hier: Entlastung der Ortsdurchfahrt, Hebung der Verkehrssicherheit etc.) und demselben Verkehr dienen. Variantenentscheidungen werden in nachgelagerten Planungsverfahren entschieden. Teilweise wurden jedoch – wenn die Planungen sich noch in einem frühen Planungsstadium befinden und noch keine Vorzugsvariante vorliegt – denkbare weitere Varianten von den Ländern zur Bewertung angemeldet, um eine Entscheidungshilfe für das weitere Verfahren zu erhalten.

Bei der **Schiene** haben die Länder, die Deutsche Bahn AG und die Öffentlichkeit Projektvorschläge eingereicht. Dabei kam es vor, dass verschiedene Vorschläge zur Lösung des gleichen verkehrlichen Problems beitrugen. Im Zuge der Prüfung der angemeldeten Projekte erfolgte in diesen Fällen eine Alternativenprüfung hinsichtlich der Projektvorauswahl. Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung Schiene wurden gute Erfahrungen mit der Untersuchung von Teilnetzen bzw. Korridoren gemacht, auf die auch beim BVWP 2030 zurückgegriffen wurde. Dabei wurde analysiert, wie alternative Projektbündel zur Lösung verkehrlicher Problemstellungen in Korridoren beitragen können. Dazu wurden beispielsweise im Bereich des Seehafenhinterlands im Raum Hamburg-Bremen-Hannover unterschiedliche Projekte bzw. Projektbündel untersucht. Die Ergebnisse daraus sind in den BVWP 2030 eingeflossen.

Projektalternativen in Korridoren wurden auch im Vorfeld des BVWP 2030 untersucht. Da in der Bedarfsplanüberprüfung zur Schiene zur Auflösung der im Korridor Rhein/Ruhr – Rhein/Main – Rhein/Neckar bestehenden Kapazitätsengpässe noch keine befriedigenden Lösungen gefunden werden konnten, wurde eine entsprechende **Korridorstudie für den Mittelrhein** beauftragt. Darin wurden verschiedene Lösungsansätze zur Beseitigung der prognostizierten Engpässe im Schienennetz untersucht. Die Erkenntnisse aus dieser Studie sind ebenfalls in die Erarbeitung des BVWP 2030 eingeflossen.

Als eine weitere Form der Alternativenprüfung sind bei vielen Schienenprojekten „Projektoptimierungen“ vorgenommen worden. Untersucht wurden dabei unterschiedliche Dimensionierungen eines Projekts, beispielsweise in Form unterschiedlicher Ausbaustufen, insbesondere wenn aufgrund von Engpassanalysen ein abweichender Bedarf festgestellt wurde oder wenn sich der ursprüngliche Projektzuschnitt als unwirtschaftlich erwiesen hat.

12.5.4 | Engpassanalysen Straße

Im Rahmen des BVWP 2030 wurden Engpassanalysen für das Bundesfernstraßennetz nach den folgenden Verfahren erarbeitet:

- Abschnittsweise Ermittlung von Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes (QSV) nach HBS 2015 für alle zum BVWP 2015 angemeldeten Straßenprojekte

- Engpassanalyse für das Autobahnnetz im Zielnetz (EPA)

Bei der EPA wurde für jeden Streckenabschnitt und für jede Richtung des Autobahnnetzes die jährliche Anzahl der Stunden mit Überlastungssituationen im Zielnetz (Dringlichkeitsstufe VB inkl. VB-E) gemäß dem Entwurf des BVWP 2030 ermittelt.

Für die projektbezogene Engpassbeurteilung wurde auf die abschnittsweise Ermittlung der QSV nach HBS 2015 zurückgegriffen. Die Ermittlung der QSV erfolgte im Zusammenhang mit den projektspezifischen gesamtwirtschaftlichen Bewertungen für Ausbauprojekte auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen, also für jedes Projekt einzeln. Damit wurden projektbezogene Aussagen zum Abbau von Stausituationen für jedes zu bewertete Projekt bereitgestellt, unabhängig von der späteren Dringlichkeitseinstufung.

Die QSV werden gem. der HBS 2015 für die 50 stärkstbelasteten Stunden des Jahres ermittelt. Eine Engpassbeseitigung bzw. signifikante Minderung eines Engpasses liegt in der Regel vor, wenn die Anzahl der von Stau betroffenen Streckenkilometer (Qualitätsstufe F) um 50 % oder mehr reduziert werden kann.

Anlagen:
Anlage 1 –
Projektlisten Straße

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Baden-Württemberg																						
Laufende und fest disponierte Projekte (FD) und Laufende und fest disponierte Projekte-Engpassbeseitigung (FD-E)																						
1	BW		A 003		LGr. BY/BW	LGr. BW/BY	E 6	7,0	22,6	**12,0**	10,6	0,0	0		**FD**							Bauvorbereitung/in Bau
2	BW		A 005		AS Offenburg	AS Baden-Baden	E 6	-	469,1	**187,6**	281,5	0,0	0		**FD**							Refinanzierung ÖPP-Projekt
3	BW		A 006		AS Wiesloch/Rauenberg	AK Weinsberg	E 6	25,5	840,3	**336,1**	504,2	0,3	0		**FD-E**					ja		laufendes Vergabeverfahren ÖPP
4	BW		A 008		AS Mühlhausen	Hohenstadt	E 6	8,0	467,8	**397,2**	70,6	0,0	0		**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts
5	BW		A 008		Hohenstadt	Ulm-West	E 6	22,0	102,7	**56,3**	46,4	0,0	0		**FD**							in Bau (einschl. AS Eiselauer Weg)
6	BW		A 008		Ulm-West	Ulm-Ost	E 6	4,7	33,9	**20,3**	13,6	0,0	0		**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts
7	BW		A 008		AS Pforzheim-N	AS Pforzheim-S	E 6	3,0	146,7	**102,8**	36,7	7,2	0		**FD-E**					ja		Fertigstellung des Gesamtprojekts
8	BW		A 081		AS Böblingen-Hulb	AS Sindelfingen-O	E 6	7,2	226,3	**104,4**	69,7	52,2	0		**FD-E**					ja		Fertigstellung des Gesamtprojekts
9	BW		A 098		AD Hochrhein	Rheinfelden-Karsau	N 4	2,0	89,0	**89,0**	0,0	0,0	1		**FD**							in Bau
10	BW		B 010		Süßen-O	Gingen-O	N 3/4	2,6	16,1	**16,1**	0,0	0,0			**FD**							zugesagter Neubeginn
11	BW		B 014		Backnang-West	Nellmersbach (BA 1.1+1.2)	N 4+E 4	1,6	63,6	**63,6**	0,0	0,0			**FD**							zugesagter Neubeginn
12	BW		B 014	B 019	Verlegung in Schwäbisch Hall		N 4	0,6	33,8	**33,8**	0,0	0,0			**FD**				hoch			zugesagter Neubeginn
13	BW		B 027		Donaueschingen	Hüfingen	E 4	4,0	25,1	**17,7**	7,4	0,0	1		**FD**							zugesagter Neubeginn
14	BW		B 027		OU Behla		N 2	1,9	7,1	**7,1**	0,0	0,0	1		**FD**							zugesagter Neubeginn
15	BW		B 028		Grünmettstetten (L 370)	L 355a	N 2	5,0	17,6	**17,4**	0,0	0,2			**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts - verbunden mit großräumiger Umstufung
16	BW		B 028n		Rottenburg	Tübingen (L 370 alt)	N 2	6,7	24,7	**24,7**	0,0	0,0	1		**FD**							zugesagter Neubeginn
17	BW		B 029		Essingen	Aalen	E 4	3,6	32,9	**32,9**	0,0	0,0			**FD**							zugesagter Neubeginn
18	BW		B 029		OU Mögglingen		N 4	7,0	65,4	**65,4**	0,0	0,0			**FD**							Bauvorbereitung/in Bau
19	BW		B 030		OU Ravensburg/Eschach	Baindt	N 4	6,0	60,3	**60,3**	0,0	0,0	1		**FD**							in Bau
20	BW		B 031		Immenstaad	Friedrichshafen/Waggershausen	N 4	7,0	94,9	**94,9**	0,0	0,0	1		**FD**							Bauvorbereitung/in Bau
21	BW		B 031		Überlingen/W	Überlingen/O	N 3	4,5	33,3	**33,3**	0,0	0,0	1		**FD**							zugesagter Neubeginn
22	BW		B 033		Konstanz (Landeplatz)	Allensbach/W	E 4	10,6	128,4	**128,4**	0,0	0,0	0		**FD**							in Bau

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordne-rische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-besei-tigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
23	BW		B 034		OU Wyhlen		N 2	4,2	17,2	**16,7**	0,0	0,5			**FD**							zugesagter Neubeginn
24	BW		B 292		OU Adelsheim		N 2	4,0	13,3	**13,3**	0,0	0,0			**FD**							in Bau
25	BW		B 294		OU Winden		N 2	3,9	66,0	**66,0**	0,0	0,0			**FD**							zugesagter Neubeginn
26	BW		B 311	B 030	Erbach	Dellmensingen (B 30)	N 2/3	6,3	31,1	**31,1**	0,0	0,0	1		**FD**							zugesagter Neubeginn
27	BW		B 311		OU Unlingen		N 2	4,0	16,4	**16,4**	0,0	0,0	1		**FD**							in Bau
28	BW		B 312		OU Reutlingen	(Scheibengipfeltunnel)	N 2	3,1	27,3	**27,3**	0,0	0,0	1		**FD**							in Bau
29	BW		B 313		OU Grafenberg		N 2	1,7	7,7	**7,7**	0,0	0,0	1		**FD**							zugesagter Neubeginn
30	BW		B 463		Westtangente Pforzheim	(BA 1.02)	N 2	1,0	50,2	**50,2**	0,0	0,0			**FD**							zugesagter Neubeginn
31	BW		B 464		OU Holzgerlingen		E 4	3,0	6,0	**6,0**	0,0	0,0			**FD**							Bauvorbereitung/in Bau
32	BW		B 466		Süßen	Donzdorf	N 2	2,1	2,8	**2,8**	0,0	0,0			**FD**							in Bau – Donzdorf
Gesamtvolumen der Laufenden und fest disponierten Projekte (FD/FD-E)									**3239,6**	**2138,8**	**1040,7**	**60,4**										

Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB) und Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung (VB-E)

33	BW	A5-G30-BW	A 005		AK Heidelberg	AK Walldorf	E 6	16,5	280,1	**230,6**	49,5	0,0	1	VE	**VB-E**	**5,0**				ja		
34	BW	A6-G10-BW	A 006		AK Mannheim	AS Schwetzingen/Hockenheim	E 6	11,5	190,0	**142,7**	47,3	0,0	0	OP	**VB-E**	**>10**				ja		
35	BW	A6-G60-BW-BY	A 006	A 081	AK Weinsberg	Lgr. BY/BW	E 6	64,4	714,7	**222,5**	492,2	0,0	0		**VB-E**	**3,0**				ja		
36	BW	A6-G60-BW-BY-T1-BW	A 006	A 081	AK Weinsberg	AS Kupferzell	E 6							VP						ja		
37	BW	A6-G60-BW-BY-T2-BW	A 006	A 081	AS Kupferzell	Lgr. BY/BW	E 6							OP						ja		
38	BW	A8-G30-BW	A 008		AD Leonberg	AK Stuttgart	E 8	8,8	97,6	**54,6**	43,0	0,0	0	OP	**VB**	**>10**						
39	BW	A8-G40-BW	A 008		AK Stuttgart	AS Stuttgart-Degerloch	E 8	8,6	61,5	**42,1**	19,4	0,0	0	OP	**VB-E**	**>10**				ja		tlw. TSF
40	BW	A8-G50-BW	A 008		AS Stuttgart-Degerloch	AS Wendlingen	E 8	14,1	128,1	**60,0**	68,1	0,0	0	OP	**VB-E**	**7,0**				ja		TSF vorhanden/geplant
41	BW	A81-G50-BW	A 081		AK Stuttgart	AS Sindelfingen-Ost	E 6	2,6	12,4	**5,9**	6,5	0,0	0	VE	**VB**	**8,6**						
42	BW	A98-G110-BW-T1-BW	A 098		Rheinfelden	Tiengen (1. Fahrbahn)	N 2	32,5	581,3	**581,3**	0,0	0,0	1	PA/VP	**VB**	**2,6**	hoch					1. FB 70 % Kostenanteil
43	BW	A860/B31-G20-BW-T1-BW	A 860		Freiburg	AS Freiburg-Mitte	N 4	2,0	325,5	**325,5**	0,0	0,0	1	VEA	**VB**	**3,0**			hoch			
44	BW	A860/B31-G20-BW-T2-BW	B 031		Kirchzarten	Buchenbach	E 4	3,0	12,9	**6,5**	6,4	0,0	1	VEA	**VB**	**3,0**				ja		

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
45	BW	B3-G20-BW	B 003		B 535	L 594a (Wiesloch-N)	E 4	5,7	66,1	**57,0**	9,1	0,0		OP	**VB**	**3,4**				ja		
46	BW	B10-G10-BW	B 010		Pforzheim/Eutingen	Niefern	E 4	1,8	11,0	**6,5**	4,3	0,2		PA	**VB**	**6,0**						
47	BW	B10-G20-BW	B 010		OU Berghausen		N 2	2,2	67,0	**67,0**	0,0	0,0		PE	**VB**	**4,6**			hoch			
48	BW	B10-G30-BW	B 010		Verlegung in Enzweihingen	(Umfahrungsvariante)	N 2	2,5	32,1	**32,1**	0,0	0,0		VEG	**VB**	**>10**						
49	BW	B10-G40-BW	B 010		Enzweihingen	AS Stuttgart-Zuffenhausen (A 81)	E 4	12,0	90,1	**77,6**	10,5	2,0		VP	**VB**	**3,4**				ja		
50	BW	B10-G50-BW	B 010		AS Stuttgart-Zuffenhausen (A 81)	AS Stuttgart-Neuwirtshaus	E 6	1,4	7,0	**4,9**	2,1	0,0		OP	**VB**	**>10**				ja		
51	BW	B10-G60-BW	B 010		Dreieck Stuttgart-Neckarpark	Plochinger Dreieck	E 6	17,0	107,4	**70,9**	32,5	4,0		OP	**VB**	**7,1**						
52	BW	B10-G80-BW-T1-BW	B 010		Gingen-O	Geislingen-M	N 2/3	5,2	76,2	**76,2**	0,0	0,0		VE	**VB**	**>10**	hoch					
53	BW	B10-G80-BW-T3-BW	B 010		OU Amstetten		N 2	4,3	47,0	**47,0**	0,0	0,0		OP	**VB**	**3,0**	hoch		hoch			
54	BW	B10-G80-BW-T4-BW	B 010		OU Urspring		N 2	2,8	31,3	**31,3**	0,0	0,0		OP	**VB**	**3,0**			hoch			
55	BW	B012-G10-BW	B 012		OU Großholzleute		N 2	3,0	11,4	**11,4**	0,0	0,0	1	OP	**VB**	**6,6**	hoch		hoch			
56	BW	B14-G10-BW	B 014		Backnang-West	Nellmersbach	N 4+E 4	6,0	136,0	**131,2**	4,8	0,0		PU	**VB**	**6,2**			hoch			
57	BW	B14-G20-BW	B 014		OU Michelfeld		N 2	3,0	10,2	**10,2**	0,0	0,0		OP	**VB**	**6,0**						
58	BW	B14-G30-BW	B 014		OU Oppenweiler		N 2	2,8	43,5	**43,5**	0,0	0,0		VEG	**VB**	**5,0**			hoch			
59	BW	B14-G40-BW	B 014		Rottweil	Tuttlingen	N 2	11,2	80,2	**80,2**	0,0	0,0			**VB**	**4,5**						
60	BW	B14-G40-T1-BW	B 014		OU Spaichingen		N 2							VEG								
61	BW	B14-G40-T2-BW	B 014		OU Rietheim-Weilheim		N 2							OP					hoch			
62	BW	B14-G50-BW	B 014		OU Stockach		N 2	3,0	31,4	**31,4**	0,0	0,0		VP	**VB**	**4,1**						
63	BW	B19-G10-BW	B 019	B 298	OU Gaildorf	(sö Abschnitt)	N 2	2,3	16,8	**16,8**	0,0	0,0		VE	**VB**	**6,6**			hoch			
64	BW	B027-G110-BW	B 027	B 028	Tübingen (Bläsibad)	B 28 (Schindhaubasistunnel)	N 4	3,5	217,1	**217,1**	0,0	0,0		VE	**VB**	**4,8**						
65	BW	B027-G40-BW	B 027		Neukirch	Balingen	N 2	10,7	97,2	**92,4**	0,0	4,8			**VB**	**3,9**			hoch			
66	BW	B027-G40-BW-T1-BW	B 027		OU Neukirch		N 2							VP								
67	BW	B027-G40-BW-T2-BW	B 027		OU Schömberg		N 2							LB								
68	BW	B027-G40-BW-T3-BW	B 027		Dotternhausen	Balingen	N 2							LB					hoch			
69	BW	B27-G10-BW	B 027		OU Neckarburken		N 2+E 2	1,6	22,4	**22,4**	0,0	0,0		VE	**VB**	**3,0**			hoch			
70	BW	B27-G30-BW	B 027		Bodelshausen (L 389)	Nehren (L 394)	N 4+E 4	6,9	88,3	**86,7**	0,7	0,9		VE	**VB**	**5,1**			hoch			

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordne-rische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-besei-tigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
71	BW	B27-G50-BW	B 027		AS Leinfelden-Echterdingen-Nord	AS Aich	E 6	8,7	59,4	**40,0**	18,4	1,0	1	VP	**VB**	**>10**				ja		
72	BW	B27-G60-BW	B 027		AS Neckarsulm	B27/L1095	E 4	1,8	34,9	**30,2**	4,7	0,0		OP	**VB**	**4,5**				ja		
73	BW	B27-G70-BW	B 027		OU Offenau		N 2	3,8	34,9	**34,9**	0,0	0,0		VP	**VB**	**6,1**						
74	BW	B27-G80-BW	B 027		OU Jagstfeld		N 2	1,0	39,6	**39,6**	0,0	0,0		OP	**VB**	**2,7**			hoch			
75	BW	B27-G90-BW	B 027		OU Jestetten		N 2	3,5	26,4	**26,4**	0,0	0,0		VE	**VB**	**6,1**			hoch			
76	BW	B28-G70-BW	B 028		OU Unterjesingen		N 2	2,6	86,3	**86,3**	0,0	0,0		OP	**VB**	**2,8**			hoch			
77	BW	B29-G50-BW	B 029		Schwäbisch Gmünd	Aalen	E 4	9,6	69,5	**65,9**	3,6	0,0			**VB**	**3,9**			hoch	ja		
78	BW	B29-G50-BW-T1-BW	B 029		Schwäbisch Gmünd	Hussenhofen	E 4							VE								
79	BW	B29-G50-BW-T2-BW	B 029		Hussenhofen	Böbingen	E 4							VE								
80	BW	B29-G50-BW-T3-BW	B 029		Böbingen	Mögglingen	E 4							VP								
81	BW	B29a-G30-BW	B 029a		Unterkochen	Ebnat	N 2	6,2	25,4	**25,4**	0,0	0,0		VP	**VB**	**6,5**	hoch		hoch			
82	BW	B29n-G50-BW-BY	B 029n		Röttingen	Nördlingen	N 3	16,0	105,5	**96,3**	0,0	9,2		VP	**VB**	**2,2**	hoch					
83	BW	B030-G10-BW	B 030		Friedrichshafen (B 31)	Ravensburg/Eschach	N 4	11,3	111,8	**111,8**	0,0	0,0	1	LB	**VB**	**8,3**						
84	BW	B030-G20-BW	B 030		Enzisreute	Gaisbeuren	N 4+E 4	9,2	92,9	**91,5**	1,4	0,0	1		**VB**	**6,9**			hoch			
85	BW	B030-G20-BW-T01	B 030		OU Gaisbeuren		N 4+E 4							OP								
86	BW	B030-G20-BW-T02	B 030		OU Enzisreute		N 4+E 4							OP								
87	BW	B30-G30-BW	B 030		Biberach (Jordanbad)	Hochdorf	E 4	5,2	34,6	**34,5**	0,1	0,0	1	VU	**VB**	**1,8**			hoch			
88	BW	B 31-G20-BW	B 031		Friedrichshafen/Waggershausen	Friedrichshafen (B 30 alt)	E 4	2,1	29,2	**29,2**	0,0	0,0	1	OP	**VB**	**4,6**				ja		
89	BW	B31-G10-BW	B 031		Überlingen	Immenstaad	N 3+E 4	20,9	274,3	**271,1**	3,2	0,0	1	LB	**VB**	**8,8**	hoch		hoch			
90	BW	B31-G30-BW	B 031		Breisach	Freiburg	N 2	11,6	49,5	**47,9**	0,0	1,6		PE	**VB**	**3,6**	hoch					
91	BW	B032-G20-BW	B 032		OU Ravensburg	(Molldiete-Tunnel)	N 2	3,6	107,7	**107,1**	0,4	0,2		VEA	**VB**	**4,0**						
92	BW	B28n_B32-G60-BW-T2-BW	B 032		OU Horb (Neckartalquerung)		N 2	2,1	50,8	**50,0**	0,0	0,8		VEG	**VB**	**2,9**						
93	BW	B32-G10-BW-T2-BW	B 032		OU Blitzenreute		N 2	2,0	21,1	**21,1**	0,0	0,0	1	OP	**VB**	**5,5**			hoch			
94	BW	B32-G10-BW-T3-BW	B 032		OU Staig		N 2	1,8	25,9	**25,9**	0,0	0,0	1	OP	**VB**	**3,4**						
95	BW	B33-G20-BW	B 033		OU Elgersweier		N 3	2,9	21,8	**21,8**	0,0	0,0	1	VE	**VB**	**5,9**						

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
96	BW	B33-G40-BW	B 033		OU Haslach		N 2/3	3,4	45,1	**45,1**	0,0	0,0	1	VE	**VB**	**>10**			hoch			
97	BW	B 34-G10-BW-T1-BW	B 034		OU Grenzach		N 2	2,8	18,0	**11,2**	0,0	6,8		PU	**VB**	**5,6**			hoch			
98	BW	B 34-G20-BW	B 034		OU Oberlauchringen		N 2	2,1	12,5	**12,5**	0,0	0,0		PE	**VB**	**8,3**						
99	BW	B35-G10-BW	B 035		OU Bruchsal-Ost		N 2	4,8	51,0	**51,0**	0,0	0,0		OP	**VB**	**>10**			hoch			
100	BW	B36/B293-G10-RP-BW-T3-BW	B 036		Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe		N 4	3,5	70,7	**70,7**	0,0	0,0		OP	**VB**	**1,7**			hoch			im Zusammenhang mit B 293 Rheinquerung
101	BW	B39-G10-BW	B 039		OU Willsbach	OU Ellhofen	N 2	4,3	47,7	**47,7**	0,0	0,0			**VB**	**3,6**						
102	BW	B39-G10-BW-T1-BW	B 039		OU Willsbach		N 2							VEA					hoch			
103	BW	B39-G10-BW-T2-BW	B 039		OU Ellhofen		N 2							UVS								
104	BW	B290-G10-BW	B 290		OU Königshofen		N 2	3,0	35,3	**35,3**	0,0	0,0		VP	**VB**	**3,8**						
105	BW	B292-G10-BW	B 292		OU Östringen		N 2	4,9	25,5	**25,5**	0,0	0,0		OP	**VB**	**4,9**	hoch		hoch			
106	BW	B293-G30-BW	B 293		Berghausen	Bretten	N 2/3	4,6	48,1	**48,1**	0,0	0,0			**VB**	**4,6**			hoch			
107	BW	B293-G30-BW-T1-BW	B 293		OU Berghausen		N 2							VE					hoch			
108	BW	B293-G30-BW-T2-BW	B 293		OU Jöhlingen		N 2/3							VE								
109	BW	B36/B293-G10-RP-BW-T2-BW	B 293		Lgr. RP/BW	B 10 (2. Rheinbrücke)	N 4	1,4	39,3	**39,3**	0,0	0,0		PE	**VB**	**1,8**						Rheinquerung
110	BW	B294-G10-BW	B 294		OU Bauschlott		N 2	2,8	19,8	**19,2**	0,6	0,0		VEG	**VB**	**>10**						
111	BW	B294-G20-BW	B 294		SW-OU Bretten		N 2	2,6	38,1	**38,1**	0,0	0,0		OP	**VB**	**9,1**						
112	BW	B296-G10-BW	B 296		Kernstadtentlastung Calw		N 2	0,8	28,0	**28,0**	0,0	0,0		VP	**VB**	**1,6**			hoch			
113	BW	B311-G20-BW	B 311		OU Obermarchtal		N 2	2,6	11,7	**11,7**	0,0	0,0	1	LB	**VB**	**3,5**						
114	BW	B311-G30-BW	B 311		OU Deppenhausen		N 2	1,9	9,9	**9,9**	0,0	0,0	1	UVS	**VB**	**6,7**						
115	BW	B311-G40-BW	B 311		OU Riedlingen		N 3	4,0	23,9	**23,9**	0,0	0,0	1	OP	**VB**	**9,6**						
116	BW	B311-G60-BW	B 311		Immendingen		N 2	3,6	19,8	**19,8**	0,0	0,0	1	VE	**VB**	**3,7**			hoch			
117	BW	B312-G20-BW	B 312		Lichtenstein	Engstingen	N 2	8,7	138,9	**138,5**	0,4	0,0	1		**VB**	**6,0**	hoch					
118	BW	B312-G20-BW-T01-BW	B 312		Verlegung bei Lichtenstein	(Albaufstieg)	N 2							VP			hoch					
119	BW	B312-G20-BW-T02-BW	B 312		OU Engstingen		N 2							OP								
120	BW	B312-G30-BW	B 312		Ringschnait	Edenbachen	N 2/3	12,4	72,5	**72,5**	0,0	0,0		UVS	**VB**	**3,0**						
121	BW	B 27/B 314-G10-BW	B 314		Donaueschingen	Waldshut-Tiengen	N 2/3	4,0	46,0	**46,0**	0,0	0,0	1		**VB**	**6,1**	hoch		hoch			

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordne-rische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-beseitigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
122	BW	B 27/B 314-G10-BW-T2-BW	B 027		OU Zollhaus		N 2							VE					hoch			
123	BW	B 27/B 314-G10-BW-T3-BW	B 027		OU Randen		N 2							VE			hoch					
124	BW	B 27/B 314-G10-BW-T4-BW	B 314		OU Grimmelshofen		N 2							VEG			hoch					
125	BW	B415-G10-BW	B 415		OU Lahr		N 2	4,0	34,5	**34,5**	0,0	0,0		VE	**VB**	**7,2**						
126	BW	B462-G10-BW	B 462		Freudenstadt (Tunnel)		N 2	1,9	86,2	**86,2**	0,0	0,0		VP	**VB**	**2,2**			hoch			
127	BW	B462-G20-BW	B 462		Bad Rotenfels	Rotherma (Querspange)	E 4	0,9	4,9	**4,4**	0,5	0,0		OP	**VB**	**4,1**						
128	BW	B462-G30-BW	B 462		OU Schramberg		N 2	3,4	116,9	**116,9**	0,0	0,0		VE	**VB**	**2,2**						
129	BW	B463-G10-BW-T1-BW	B 463		Westtangente Pforzheim	1. BA (W-OU)	N 2	1,6	56,5	**56,5**	0,0	0,0		PU	**VB**	**2,1**						Teil bereits in Bau
130	BW	B463-G20-BW	B 463		OU Lautlingen		N 2/3	4,4	43,2	**43,2**	0,0	0,0		VEA	**VB**	**9,7**						
131	BW	B464-G10-BW	B 464		OU Reutlingen		N 2	2,5	46,9	**46,9**	0,0	0,0	1	LBV	**VB**	**>10**						
132	BW	B465-G10-BW	B 465		OU Owen		N 2	3,2	19,6	**19,6**	0,0	0,0		OP	**VB**	**5,8**	hoch					
133	BW	B465-G40-BW	B 465		OU Warthausen		N 2	1,8	13,6	**13,6**	0,0	0,0		OP	**VB**	**4,9**						
134	BW	B466-G21-BW	B 466		OU Böhmenkirch	(Variante)	N 2	3,8	8,9	**8,9**	0,0	0,0		OP	**VB**	**5,4**			hoch			
135	BW	B467-G10-BW	B 467		Querspange Tettnang		N 2	2,4	9,1	**9,1**	0,0	0,0	1	OP	**VB**	**>10**						
136	BW	B500-G10-BW	B 500		A 5	L 75	E 4	2,5	15,2	**14,1**	1,1	0,0	1	OP	**VB**	**7,7**				ja		
137	BW	B523-G10-BW	B 523		OU Villingen-Schwenningen		N 2	5,5	25,9	**25,9**	0,0	0,0		VEA	**VB**	**3,1**	hoch					
Gesamtvolumen des Vordringlichen Bedarfs und Vordringlichen Bedarfs Enpassbeseitigung									**6278,5**	**5416,2**	**830,8**	**31,5**										

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)																						
138	BW	A5-G10-BW	A 005		AS Hemsbach	AK Weinheim	E 6	8,9	103,6	**77,0**	26,6	0,0	1	OP	**WB***	**3,6**				ja		
139	BW	A5-G20-BW	A 005		AK Weinheim	AK Heidelberg	E 6	14,3	193,1	**139,3**	53,8	0,0	1	OP	**WB***	**2,7**				ja		
140	BW	A5-G40-BW	A 005		AK Walldorf	AD Karlsruhe	E 8	35,7	536,7	**364,3**	172,4	0,0	0	OP	**WB***	**5,9**				ja		
141	BW	A5-G80-BW	A 005		AS Offenburg	AS Freiburg-M	E 6	53,0	499,0	**158,3**	337,5	3,2	0	VEG	**WB***	**2,5**				ja		
142	BW	A5-G80-BW-T1-BW	A 005		AS Offenburg	AS Riegel	E 6							VEG						ja		
143	BW	A5-G80-BW-T2-BW	A 005		AS Riegel	AS Freiburg-M	E 6							VEG						ja		
144	BW	A6-G20-BW	A 006		AD Hockenheim	AK Walldorf	E 8	5,7	61,9	**40,5**	21,4	0,0	0	OP	**WB***	**>10**						
145	BW	A007-G020-BY-BW-T02-BY	A 007		AS Illertissen	AS Memmingen-S (Anteil BW)	E 6	12,6	105,7	**46,8**	58,9	0,0	0	OP	**WB***	**1,1**						
146	BW	A81-G10-BW	A 081		AS Pleidelsheim	AS Stuttgart-Zuffenhausen	E 8	14,6	141,4	**87,8**	53,6	0,0	0	OP	**WB***	**6,8**				ja		TSF vorhanden/geplant
147	BW	A81-G30-BW	A 081		AK Weinsberg	AS Ilsfeld	E 8	10,4	110,6	**63,8**	46,8	0,0	0	OP	**WB***	**4,2**				ja		
148	BW	A98-G110-BW-T2-BW	A 098		Rheinfelden – Tiengen	(2. Fahrbahn)	N 4	40,8	300,6	**300,6**	0,0	0,0	1	PA/VP	**WB***	**2,6**	hoch					2. FB 30 % Kostenanteil
149	BW	B3-G10-BW	B 003		Lückenschluss bei Kuppenheim		N 2	5,3	47,6	**47,6**	0,0	0,0		OP	**WB***	**2,8**						
150	BW	B10-G80-BW-T2-BW	B 010		Geislingen-M	Geislingen-O	N 2	2,8	155,1	**155,1**	0,0	0,0		VE	**WB***	**1,4**						
151	BW	B028-G20-BW	B 028		OU Blaubeuren/Gerhausen		N 2	2,0	23,6	**23,6**	0,0	0,0		OP	**WB***	**2,9**	hoch					
152	BW	B28-G10-BW	B 028		Freudenstadt (Tunnel)		N 2	1,4	65,4	**65,4**	0,0	0,0		VP	**WB***	**2,3**						
153	BW	B28n_B32-G60-BW-T1-BW	B 028n		OU Horb		N 2	3,6	22,5	**22,5**	0,0	0,0		VP	**WB***	**2,0**						
154	BW	B29-G990-BW	B 029		NO-Ring Stuttgart	(B 27 - B14)	N 4+E 4	11,5	209,2	**209,2**	0,0	0,0		LB	**WB***	**>10**			hoch			
155	BW	A860/B31-G20-BW-T3-BW	B 031		OU Falkensteig		N 4	2,5	125,8	**125,8**	0,0	0,0	1	VEA	**WB***	**3,0**						
156	BW	A860/B31-G20-BW-T4-BW	B 031		OU Falkensteig	(Hirschsprungtunnel)	N 4	3,3	171,8	**171,8**	0,0	0,0	1	VEA	**WB***	**3,0**						
157	BW	B311n-B313-G50-BW	B 311n	B 313	Mengen	Engelswies	N 2/3	13,6	106,0	**106,0**	0,0	0,0	1		**WB***	**4,0**						
158	BW	B311n-B313-G50-T1-BW	B 311n	B 313	Sigmaringen	Mengen	N 3							LB			hoch					
159	BW	B311n-B313-G50-T2-BW	B 311n	B 313	Vilsingen	Engelswies	N 2							LB								
160	BW	B317-G10-BW	B 317		Lörrach	Schopfheim	E 4	8,8	105,8	**96,6**	9,2	0,0		VP	**WB***	**2,1**			hoch	ja		
161	BW	B462-G50-BW	B 462	A 005	Ausbau bei Rastatt	(mit Umbau AS A 5/B 462)	KN	2,3	51,0	**49,0**	2,0	0,0	0	VP	**WB***	**1,2**				ja		
162	BW	B463-G10-BW-T2-BW	B 463		Westtangente Pforzheim	2. BA (W-OU)	N 2	3,3	137,7	**137,7**	0,0	0,0		OP	**WB***	**2,1**						
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht									**3274,1**	**2488,7**	**782,2**	**3,2**										

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordne-rische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-besei-tigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf (WB)																						
163	BW	A5-G60-BW	A 005		AS Freiburg-M	AS Bad Krozingen	E 6	12,1	119,5	**81,6**	36,3	1,6	0	VE	**WB**	**1,5**				ja		
164	BW	A860/B31-G20-BW-T5-BW	B 031		OU Hinterzarten		N 4	3,8	224,1	**224,1**	0,0	0,0	1	VE	**WB**	**1,3**						
165	BW	B27-G100-BW	B 027		OU Hardheim		N 2+E 2	4,4	35,7	**35,7**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,8**			hoch			
166	BW	B28-G50-BW	B 028		OU Blaustein		N 2	3,4	105,8	**105,8**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,4**			hoch			
167	BW	B32-G10-BW-T1-BW	B 032		OU Boms		N 2	1,6	4,9	**4,9**	0,0	0,0	1	OP	**WB**	**2,4**						
168	BW	B033-G10-BW	B 033		Verlegung bei Meersburg		N 2	1,2	38,8	**38,8**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,6**			hoch			
169	BW	B33-G51-BW	B 033		OU Gutach		N 2	3,1	83,9	**83,9**	0,0	0,0	1	VP	**WB**	**1,0**			hoch			
170	BW	B294-G30-BW	B 294		OU Loßburg		N 2	3,9	46,6	**46,6**	0,0	0,0		OP	**WB**	**3,1**						
171	BW	B465-G20-BW	B 465		OU Ehingen		N 2	4,1	29,6	**29,6**	0,0	0,0		OP	**WB**	**3,5**						
172	BW	B465-G30-BW	B 465		OU Ingerkingen		N 2	3,4	16,8	**16,8**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,6**			hoch			
173	BW	B466-G10-BW	B 466		Heidenheim (Tunnel)		N 2	0,5	25,2	**25,2**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,7**						
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs									**730,9**	**693,0**	**36,3**	**1,6**										

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Bayern																						
Laufende und fest disponierte Projekte (FD) und Laufende und fest disponierte Projekte-Engpassbeseitigung (FD-E)																						
1	BY		A 003		w AS Wertheim (LGr, BW/BY)	AS Weibersbrunn	E 6	32,0	206,0	**68,4**	137,6	0,0	0		**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts/ Abschnitt Wertheim-Marktheidenfeld Bauvorbereitung/in Bau
2	BY		A 003		Würzburg-Heidingsfeld	Mainbrücke Randersacker	E 6	6,0	151,5	**67,8**	80,8	2,9	0		**FD**							in Bau
3	BY		A 003		AK Biebelried	AK Fürth/Erlangen	E 6	74,3	1050,0	**420,0**	630,0		0		**FD-E**					ja		ÖPP-Vergabeverfahren in Vorbereitung
4	BY		A 006		AK Nürnberg-S	AK Nürnberg-O	E 6	5,0	45,7	**26,0**	19,1	0,6	0		**FD**							Bauvorbereitung/in Bau
5	BY		A 006		AS Schwabach-W	AS Roth	E 6	6,0	110,9	**64,2**	46,7	0,0	0		**FD-E**					ja		zugesagter Neubeginn
6	BY		A 008		AS Augsburg-West	AD München-Allach	E 6	-	597,7	**239,1**	358,6	0,0	0		**FD**							Refinanzierung ÖPP-Projekt
7	BY		A 008		AS Ulm-Elchingen	AS Augsburg-West	E 6	-	817,7	**327,1**	490,6	0,0	0		**FD**							Refinanzierung ÖPP-Projekt
8	BY		A 008		Ulm-Ost	Ulm-Elchingen	E 6	11,7	80,4	**50,7**	29,7	0,0	0		**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts
9	BY		A 094		AS Forstinning	AS Marktl	N 4	33,0	770,5	**539,4**	231,2	0,0	0		**FD**							ÖPP- Vergabeverfahren abgeschlossen
10	BY		A 094		AS Malching	Kirchham	N 4	6,0	81,0	**81,0**	0,0	0,0	0		**FD**							zugesagter Neubeginn, Bauvorbereitung
11	BY		A 096		AS Oberpfaffenhofen	AS Germering-S	E 6	8,9	98,1	**64,7**	33,4	0,0	0		**FD-E**					ja		zugesagter Neubeginn
12	BY		A 099		AK München-N	AS Aschheim/Ismaning	E 8	7,3	99,0	**37,6**	61,4	0,0	0		**FD-E**					ja		zugesagter Neubeginn
13	BY		B 002		OU Dettenheim		N 3	3,0	7,4	**7,4**	0,0	0,0	1		**FD**							Bauvorbereitung/in Bau
14	BY		B 002n		OU Oberau		N 4	5,0	174,5	**174,5**	0,0	0,0	1		**FD**							Bauvorbereitung/in Bau
15	BY		B 015		Westtangente Rosenheim	(1,-4,BA)	N 2	7,7	78,9	**78,9**	0,0	0,0	1		**FD**							in Bau
16	BY		B 015n		Ergoldsbach	Essenbach (A 92)	N 4	7,0	151,6	**151,6**	0,0	0,0	1		**FD**							Bauvorbereitung/in Bau
17	BY		B 016		OU Dillingen		N 2	9,4	3,3	**3,3**	0,0	0,0			**FD**							in Bau
18	BY		B 023		OU Saulgrub		N 2	2,7	4,8	**4,8**	0,0	0,0			**FD**							in Bau
19	BY		B 023		W-OU Garmisch-Partenkirchen	(mit Kramer-Tunnel)	N 2	5,0	190,0	**190,0**	0,0	0,0	1		**FD**							in Bau
20	BY		B 025		OU Greiselbach		N 2	3,8	7,6	**5,4**	0,0	2,2			**FD**							zugesagter Neubeginn
21	BY		B 085		OU Neubäu		N 3	3,0	16,0	**16,0**	0,0	0,0	1		**FD**							Bauvorbereitung/in Bau
22	BY		B 085		Wetterfeld	Untertraubenbach	E 4	4,0	10,3	**10,3**	0,0	0,0	1		**FD**							in Bau
23	BY		B 173		OU Zeyern		N 2/3	2,6	12,1	**12,1**	0,0	0,0	1		**FD**							zugesagter Neubeginn
24	BY		B 289		OU Untersteinach		N 2	3,0	44,0	**44,0**	0,0	0,0			**FD**							zugesagter Neubeginn

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-besei-tigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
25	BY		B 300		AS Dasing (A 8)	Aichach	E 4	5,5	17,6	**17,6**	0,0	0,0	1		**FD**							Bauvorbereitung/in Bau
26	BY		B 301		N-OU Freising		N 2	4,4	25,2	**25,2**	0,0	0,0			**FD**							zugesagter Neubeginn
27	BY		B 303		Sonnefeld	Johannisthal (3, BA)	N 2	4,0	11,7	**11,7**	0,0	0,0			**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts
28	BY		B 472		OU Hohenpeißenberg		N 2	5,0	6,4	**6,4**	0,0	0,0			**FD**							in Bau
Gesamtvolumen der Laufenden und fest disponierten Projekte									**4869,9**	**2745,2**	**2119,1**	**5,7**										

Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB) und Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E)

29	BY	A003-G030-BY	A 003		AS Nittendorf	AS Rosenhof	E 6	27,1	371,2	**113,8**	257,4	0,0	0		**VB-E**	**1,6**				ja		
30	BY	A003-G030-BY-T01-BY	A 003		AS Nittendorf	AK Regensburg	E 6							OP								TSF geplant
31	BY	A003-G030-BY-T02-BY	A 003		AK Regensburg	AS Rosenhof	E 6							VEG						ja		
32	BY	A003-G040-BY	A 003		AK Deggendorf	AS Hengersberg	E 6	10,4	202,6	**43,8**	158,8	0,0	0	OP	**VB**	**1,0**						TSF geplant
33	BY	A006-G020-BY	A 006		AK Nürnberg-O		KN	3,7	59,4	**43,5**	15,9	0,0	0	VE	**VB-E**	**>10**				ja		
34	BY	A007-G020-BY-BW-T01-BY	A 007		AD Hittistetten	AS Illertissen	E 6	12,4	119,1	**56,0**	63,1	0,0	0	OP	**VB**	**2,4**						
35	BY	A008-G010-BY-T1-BY	A 008		AK München-S	AS Holzkirchen	E 8	15,8	167,2	**98,8**	68,4	0,0	0	OP	**VB-E**	**1,2**				ja	hoch	
36	BY	A008-G010-BY-T2-BY	A 008		AS Holzkirchen	AD Inntal	E 8	29,8	413,8	**181,5**	232,3	0,0	0	VP	**VB-E**	**1,2**				ja		
37	BY	A008-G010-BY-T3-BY	A 008		AD Inntal	AS Traunstein/Siegsdorf	E 6/8	44,9	703,3	**423,5**	278,0	1,8	0	VEG	**VB-E**	**1,2**				ja		
38	BY	A009-G030-BY	A 009		AS München-Frankfurter Ring	AS München-Schwabing	E 6	1,5	22,4	**16,2**	6,2	0,0		OP	**VB-E**	**9,7**				ja		
39	BY	A073-G020-BY	A 073		AS Nürnberg-Hafen-O	AK Nürnberg-S	E 6	5,7	54,6	**32,9**	21,4	0,3	1	VEG	**VB-E**	**>10**				ja		
40	BY	A092-G020-BY	A 092		AK Neufahrn	AD Flughafen-München	E 8	6,4	92,9	**44,7**	48,2	0,0	1	OP	**VB-E**	**2,0**				ja		
41	BY	A094-G010-BY	A 094		AS München-Steinhausen	AS Feldkirchen-West	E 6	7,1	114,4	**65,1**	49,3	0,0		OP	**VB-E**	**>10**				ja		
42	BY	A094-G020-BY	A 094		AK München-O	AS Markt Schwaben	E 6	5,5	46,5	**25,6**	20,9	0,0	0	OP	**VB-E**	**6,8**				ja		tlw. TSF geplant
43	BY	A094-G040-BY	A 094		AK München-O	AS Pocking	N 4+E 4	40,9	526,3	**485,6**	40,3	0,0	0	PA	**VB**	**4,0**	hoch					
44	BY	A096-G010-BY-T01-BY	A 096		AS Wörthsee	AS Oberpfaffenhofen	E 6	4,5	43,7	**23,0**	20,7	0,0	0	OP	**VB**	**3,5**						
45	BY	A099-G010-BY	A 099		AD München-SW	AK München-W	E 6	5,4	69,4	**30,5**	38,9	0,0	0	OP	**VB-E**	**6,3**				ja		
46	BY	A099-G020-BY	A 099		AK München-W	AK München-N	E 8	7,0	339,8	**300,5**	39,3	0,0	0	OP	**VB-E**	**2,4**				ja		tlw. TSF geplant
47	BY	A099-G030-BY	A 099		AK München-N	AK München-S	E 8/9	20,8	348,0	**129,7**	218,3	0,0	0	PU	**VB-E**	**>10**				ja		
48	BY	B002-G010-BY	B 002		OU Garmisch-Partenkirchen		N 2	4,9	158,9	**158,9**	0,0	0,0	1	VE	**VB**	**3,8**						

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
49	BY	B002-G030-BY	B 002		N-OU Murnau		N 2	1,7	29,4	**29,4**	0,0	0,0		OP	**VB**	**2,5**						
50	BY	B002-G040-BY	B 002		OU Weilheim		N 2/3	5,0	35,3	**35,3**	0,0	0,0		OP	**VB**	**2,3**			hoch			
51	BY	B002-G060-BY	B 002		Fürstenfeldbruck	Mering	N 2	9,3	28,7	**28,7**	0,0	0,0			**VB**	**5,2**			hoch			
52	BY	B002-G060-BY-T01-BY	B 002		OU Mammendorf		N 2							OP					hoch			
53	BY	B002-G060-BY-T02-BY	B 002		OU Hattenhofen		N 2							OP					hoch			
54	BY	B002-G060-BY-T03-BY	B 002		OU Althegnenberg		N 2							OP					hoch			
55	BY	B002-G080-BY	B002		Osttangente Augsburg		N 3/4+E 4	16,6	133,0	**118,8**	14,2	0,0	1	OP	**VB**	**6,1**	hoch					
56	BY	B002-G080-BY-T01-BY	B 002		AS Friedberg	B 300	E 4						1	OP								
57	BY	B002-G080-BY-T02-BY	B 002		w Friedberg (s B 300)		E 4						1	OP								
58	BY	B002-G080-BY-T03-BY	B 002		OU Kissing		N 3/4						1	OP					hoch			
59	BY	B002-G095-BY	B 002		Augsburg – Donauwörth	Nürnberg	N 3/4	8,6	36,2	**36,2**	0,0	0,0	1		**VB**	**3,1**	hoch					
60	BY	B002-G095-BY-T01-BY	B 002		OU Dietfurt		N 3							OP			hoch					
61	BY	B002-G095-BY-T03-BY	B 002		OU Wernsbach		N 4							PA								
62	BY	B002-G100-BY	B 002		OU Forth		N 2	2,2	5,6	**5,6**	0,0	0,0		OP	**VB**	**7,8**						
63	BY	B004-G020-BY	B 004		Ausbau in Coburg	(Weichengereuth)	E 4	1,7	21,0	**17,5**	3,5	0,0		VP	**VB**	**1,5**				ja		
64	BY	B008-G010-BY-T02-BY	B 008		OU Neustadt-Diebach		N 2	6,3	14,0	**14,0**	0,0	0,0		OP	**VB**	**9,0**	hoch		hoch			
65	BY	B008-G020-BY	B 008		OU Postbauer-Heng		N 2	2,2	8,0	**8,0**	0,0	0,0		VU	**VB**	**2,7**			hoch			
66	BY	B010-G020-BY	B 010		Neu-Ulm	AS Nersingen (A 7)	E 4	5,5	29,3	**26,1**	3,2	0,0	1	PE	**VB**	**5,8**						
67	BY	B011-G020-BY	B 011		Verlegung bei Schweinhütt		N 2/3	2,6	10,0	**10,0**	0,0	0,0	1	VEG	**VB**	**2,1**						
68	BY	B011-G030-BY-T02-BY	B 011		OU Ruhmannsfelden		N 2/3	3,2	18,1	**18,1**	0,0	0,0	1	VEG	**VB**	**3,7**			hoch			
69	BY	B011-G040-BY	B 011		Verlegung w Geretsried		N 2+E 4	2,5	17,7	**17,5**	0,2	0,0		VP	**VB**	**3,3**						
70	BY	B012-G011-BY-T02-BY	B 012		Marktoberdorf (B 472)	AS Jengen/Kaufbeuren (A 96)	E 4	35,0	176,4	**125,0**	51,4	0,0	1	OP	**VB**	**3,3**						
71	BY	B013-G050-BY	B 013		AS Ansbach (A 6)	Gunzenhausen (B 466)	N 2	8,4	22,1	**20,9**	0,0	1,2			**VB**	**5,6**						
72	BY	B013-G050-BY-T01-BY	B 013		OU Merkendorf		N 2							VU					hoch			
73	BY	B013-G050-BY-T02-BY	B 013		OU Stadeln		N 2							OP					hoch			
74	BY	B013-G050-BY-T03-BY	B 013		OU Schlungenhof		N 2							OP								
75	BY	B013-G070-BY	B 013		St 2214 (Gabel)	Friedrichshofen	N 2+E 4	2,4	24,7	**18,2**	0,6	5,9		OP	**VB**	**4,2**						
76	BY	B013-G080-BY-T01-BY	B 013		OU Unsernherrn		N 2	2,4	35,7	**35,4**	0,0	0,3		OP	**VB**	**7,9**						
77	BY	B013-G080-BY-T03-BY	B 013		OU Pfaffenhofen		N 2	12,4	82,3	**82,3**	0,0	0,0		OP	**VB**	**4,2**						
78	BY	B013-G080-BY-T05-BY	B 013		OU Hohenkammer		N 2	2,9	8,4	**8,4**	0,0	0,0		ROV	**VB**	**4,1**						

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-besei-tigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
79	BY	B013-G080-BY-T06-BY	B 013		OU Fahrenzhausen		N 2	4,4	20,4	**20,4**	0,0	0,0		LB	**VB**	**6,3**			hoch			
80	BY	B013-G080-BY-T07-BY	B 013		AS Unterschleißheim (A 92)	St 2339 (Maisteig)	E 4	1,1	5,6	**5,1**	0,5	0,0		OP	**VB**	**6,9**						
81	BY	B013-G090-BY-T02-BY	B 013		OU Holzkirchen		N 2	3,0	11,0	**11,0**	0,0	0,0		UVS	**VB**	**3,8**						
82	BY	B014-G010-BY-T04-BY	B 014		OU Großweismannsdorf		N 3	2,7	14,6	**14,6**	0,0	0,0		OP	**VB**	**6,0**			hoch			
83	BY	B014-G020-BY	B 014		OU Reichenschwand (Tunnel)		N 2	2,8	67,3	**67,3**	0,0	0,0		OP	**VB**	**3,2**			hoch			
84	BY	B015-G040-BY	B 015		AS Landshut/Essenbach	St 2074/A 92 bei Landshut	E 4	1,3	6,1	**5,5**	0,6	0,0	1	VP	**VB**	**4,4**						
85	BY	B015-G070-BY-T01-BY	B 015		O-OU Landshut (A92 - B299)		N 4	10,9	213,9	**213,9**	0,0	0,0	1	VEG	**VB**	**4,0**	hoch					
86	BY	B015-G070-BY-T02-BY	B 015		S-OU Landshut (B299 - B15)		N 2	6,5	45,8	**45,8**	0,0	0,0	1	OP	**VB**	**>10**						
87	BY	B016-G010-BY-T01-BY	B 016		OU Marktoberdorf	Bertoldshofen (B 472)	N 2	6,3	29,5	**29,5**	0,0	0,0		PF	**VB**	**4,3**			hoch			
88	BY	B016-G020-BY	B 016		N-OU Kaufbeuren		N 2	3,7	10,4	**10,4**	0,0	0,0		VU	**VB**	**4,3**						
89	BY	B016-G031-BY-T01V-BY	B 016		OU Ichenhausen/Kötz (Ost)		N 2/3	10,3	38,3	**38,3**	0,0	0,0		LBV	**VB**	**>10**						
90	BY	B016-G031-BY-T02-BY	B 016		OU Wattenweiler/Höselhurst		N 2/3	6,4	17,6	**17,6**	0,0	0,0		OP	**VB**	**2,4**						
91	BY	B016-G031-BY-T05-BY	B 016		OU Pfaffenhausen		N 2	1,7	4,5	**4,5**	0,0	0,0		OP	**VB**	**5,2**			hoch			
92	BY	B016-G031-BY-T06-BY	B 016		OU Hausen		N 2/3	1,7	5,9	**3,9**	0,0	2,0		OP	**VB**	**7,9**						
93	BY	B016-G031-BY-T07-BY	B 016		OU Mindelheim		N 2	3,0	7,1	**7,1**	0,0	0,0		OP	**VB**	**5,0**						
94	BY	B016-G040-BY	B 016		Günzburg (A 8)	Donauwörth	N 2/3	18,6	85,0	**85,0**	0,0	0,0			**VB**	**6,6**						
95	BY	B016-G040-BY-T01-BY	B 016		OU Höchstädt		N 3							VEA								
96	BY	B016-G040-BY-T02-BY	B 016		OU Schwenningen/Tapfheim		N 2/3							VE					hoch			
97	BY	B016-G051-BY-T03-BY	B 016		B 13	A 9	E 4	3,2	32,4	**27,5**	4,9	0,0		VE	**VB**	**5,8**			hoch			
98	BY	B016-G051-BY-T04-BY	B 016		St 2043	B 13	N 4+E 4	16,3	110,3	**97,5**	11,5	1,3		OP	**VB**	**2,0**						
99	BY	B016-G051-BY-T01V-BY	B 016		Verlegung bei Marienheim		N 4	4,7	30,7	**30,7**	0,0	0,0		OP	**VB**	**1,2**						
100	BY	B016-G070-BY	B 016		AS Gallingkofen	AS Haslbach	E 4	2,5	9,5	**4,5**	5,0	0,0	1	VU	**VB**	**7,3**						
101	BY	B019-G010-BY	B 019		OU Giebelstadt – Euerhausen		N 2	8,0	21,2	**21,2**	0,0	0,0		VE	**VB**	**2,8**	hoch		hoch			
102	BY	B019-G030-BY	B 019		AS Leubas (A 7)	Dieselstraße	E 4	1,4	12,3	**3,2**	7,3	1,8		OP	**VB**	**4,5**						
103	BY	B020-G010-BY	B 020		OU Hammerau		N 2	2,5	12,5	**12,5**	0,0	0,0		VP	**VB**	**6,2**			hoch			
104	BY	B020-G030-BY	B 020		Freilassing/Salzburg (B304)	Marktl (A 94)	N 2/3	9,0	49,2	**49,2**	0,0	0,0	1		**VB**	**>10**						
105	BY	B020-G030-BY-T01-BY	B 020		OU Laufen		N 2/3							PA								

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-besei-tigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
106	BY	B020-G030-BY-T02-BY	B 020		OU Burghausen		N 2							VE								
107	BY	B020-G040-BY	B 020		OU Gumpersdorf		N 2	2,6	14,9	**14,9**	0,0	0,0	1	VEA	**VB**	**3,0**			hoch			
108	BY	B020-G050-BY	B 020		Straubing (A 3)	Landau (A 92)	E 4	29,5	187,3	**155,4**	31,9	0,0	1	OP	**VB**	**1,9**						
109	BY	B020-G100-BY	B 020		Cham-S	Chameregg (B 85)	E 4	3,2	15,1	**10,5**	4,6	0,0	1	OP	**VB**	**2,6**						
110	BY	B021-G010-BY	B 021		OU Bad Reichenhall		N 2	5,1	174,9	**174,9**	0,0	0,0		PA	**VB**	**3,6**						
111	BY	B022-G030-BY	B 022		OU Eckersdorf		N 2	5,2	16,0	**16,0**	0,0	0,0		OP	**VB**	**3,2**			hoch			
112	BY	B023-G010-BY-T03-BY	B 023		OU Oberau		N 2	1,0	9,1	**9,1**	0,0	0,0		VE	**VB**	**>10**			hoch			
113	BY	B025-G010-BY-T01-BY	B 025		OU Möttingen		N 3	5,1	16,4	**16,4**	0,0	0,0		VU	**VB**	**>10**			hoch			
114	BY	B025-G010-BY-T06-BY	B 025		OU Dinkelsbühl		N 2	3,5	11,5	**11,5**	0,0	0,0		VEA	**VB**	**8,4**						
115	BY	B025-G020-BY-T01-BY	B 025		OU Lehengütingen		N 2	1,6	3,2	**3,2**	0,0	0,0		OP	**VB**	**7,5**						
116	BY	B026-G010-BY	B 026		Aschaffenburg	B 469	E 4	3,4	22,1	**12,9**	8,2	1,0		OP	**VB**	**4,7**						
117	BY	B026-G030-BY	B 026		OU Gemünden		N 2	4,5	19,5	**19,5**	0,0	0,0		VU	**VB**	**3,3**	hoch					
118	BY	B026-G044-BY-T01-BY	B 026n		AK Schweinfurt/Werneck (A 7)	Karlstadt	N 2/3	15,3	63,5	**63,5**	0,0	0,0	1	OP	**VB**	**5,6**	hoch		hoch			
119	BY	B032-G010-BY-T01-BY	B 032		OU Opfenbach		N 2	0,9	3,8	**3,8**	0,0	0,0		OP	**VB**	**>10**						
120	BY	B085-G051-BY-T01-BY	B 085		AS Amberg-Ost (A 6)	Pittersberg	E 4	2,6	8,9	**7,5**	1,4	0,0	1	PU	**VB**	**1,8**						
121	BY	B173-G011-BY	B 173		Lichtenfels (A 73)	Zettlitz (B 289)	N 4	10,2	109,8	**103,3**	1,6	4,9	1	PE	**VB**	**1,5**	hoch					
122	BY	B173-G020-BY-T01-BY	B 173		OU Zettlitz	Oberlangenstadt	E 4	3,0	18,9	**18,9**	0,0	0,0	1	OP	**VB**	**1,5**						
123	BY	B173-G530-BY	B 173		Johannisthal	Kronach	E 4	2,9	15,3	**15,3**	0,0	0,0	1	PA	**VB**	**4,5**						
124	BY	B279-G020-BY-T02-BY	B 279		OU Saal a. d. Saale		N 2	3,1	12,4	**12,4**	0,0	0,0		OP	**VB**	**1,8**	hoch		hoch			
125	BY	B279-G030-BY	B 279		OU Wegfurt		N 2	1,5	3,8	**3,8**	0,0	0,0		VE	**VB**	**3,2**			hoch			
126	BY	B286-G010-BY	B 286		Bad Kissingen	B 19	N 2	6,6	25,4	**25,1**	0,0	0,3		LB	**VB**	**2,4**			hoch			
127	BY	B286-G020-BY	B 286		Schweinfurt (A 70)	Schwebheim	E 4	4,3	27,4	**16,2**	11,2	0,0		VEA	**VB**	**1,7**						
128	BY	B287-G010-BY	B 287		OU Nüdlingen		N 2	4,1	11,1	**11,1**	0,0	0,0		OP	**VB**	**3,4**			hoch			
129	BY	B289-G015-BY	B 289		OU Mainroth/Rothwind	und OU Fassoldshof	N 2	5,0	22,3	**21,3**	0,0	1,0		VEA	**VB**	**6,1**						
130	BY	B289-G021-BY-T03-BY	B 289		OU Münchberg		N 2	1,0	3,0	**3,0**	0,0	0,0		PE	**VB**	**8,8**						
131	BY	B289-G030-BY-T01-BY	B 289		OU Weissdorf		N 2	1,1	5,7	**5,7**	0,0	0,0		OP	**VB**	**1,9**						
132	BY	B299-G010-BY	B 299		OU Waldsassen/Kondrau		N 2	4,9	39,9	**38,7**	0,0	1,2		PA	**VB**	**1,9**			hoch			
133	BY	B299-G060-BY	B 299		OU Mühlhausen i. d. Opf.		N 2/3	5,4	24,2	**21,5**	0,0	2,7		PA	**VB**	**4,8**	hoch		hoch			

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-besei-tigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
134	BY	B299-G100-BY	B 299		Neustadt/Donau (B 16)	Landshut	N 2	9,8	28,3	**28,3**	0,0	0,0			**VB**	**3,2**						
135	BY	B299-G100-BY-T01-BY	B 299		OU Neuhausen		N 2							VEG								
136	BY	B299-G100-BY-T02-BY	B 299		OU Weihmichl		N 2							VEG								
137	BY	B299-G130-BY-T01-BY	B 299		OU Garching a. d. Alz		N 2/3	7,7	31,5	**31,5**	0,0	0,0		VP	**VB**	**1,2**						
138	BY	B299-G130-BY-T02-BY	B 299		OU Tacherting/Trostberg		N 2/3	10,6	45,2	**45,2**	0,0	0,0		VE	**VB**	**5,6**			hoch			
139	BY	B300-G020-BY-T04-BY	B 300		OU Diedorf/Vogelsang		N 3+E 4	5,1	62,1	**60,5**	1,6	0,0		VEG	**VB**	**8,3**			hoch			
140	BY	B300-G045-BY-T03-BY	B 300		OU Weichenried		N 2	0,9	6,3	**6,3**	0,0	0,0	1	PA	**VB**	**>10**						
141	BY	B301-G010-BY-T02-BY	B 301		AS Freising-Ost (A 92)	B 11	E 4	2,6	29,2	**21,9**	7,3	0,0		OP	**VB**	**3,4**				ja		
142	BY	B301-G021-BY-T02-BY	B 301		Flughafen München	A 92	E 4	2,2	13,2	**8,8**	4,4	0,0		OP	**VB**	**>10**				ja		
143	BY	B301-G030-BY-T03-BY	B 301		OU Rudelzhausen/Puttenhausen		N 2	6,6	20,3	**20,3**	0,0	0,0		VP	**VB**	**3,2**			hoch			
144	BY	B301-G030-BY-T04-BY	B 301		OU Mainburg		N 2	7,5	21,7	**21,7**	0,0	0,0		VP	**VB**	**5,3**						
145	BY	B303-G031-BY-T03-BY	B 303		OU Stadtsteinach		N 2	3,5	13,8	**13,8**	0,0	0,0		VEG	**VB**	**3,6**			hoch			
146	BY	B299-G130-BY-T03-BY	B 304		OU Altenmarkt	(mit Aubergtunnel)	N 2/3	7,8	52,6	**52,6**	0,0	0,0		PF	**VB**	**4,9**						
147	BY	B299-G130-BY-T04-BY	B 304		OU Nunhausen/Matzing		N 2/3	6,2	21,7	**16,3**	0,0	5,4		VP	**VB**	**7,4**						
148	BY	B304-G020-BY	B 304		OU Obing		N 2	4,1	12,9	**12,9**	0,0	0,0		PA	**VB**	**3,6**			hoch			
149	BY	B013-G090-BY-T01-BY	B 318		AS Holzkirchen (A 8)	B 13 (OU Holzkirchen)	E 4	3,2	13,8	**11,4**	2,4	0,0		OP	**VB**	**3,8**						
150	BY	B318-G010-BY	B 318		W-OU Gmund		N 2	3,8	47,9	**47,9**	0,0	0,0		OP	**VB**	**6,2**						
151	BY	B388-G010-BY	B 388		Ismaning (B 471)	Fischerhäuser (B 301)	E 4	3,1	22,2	**11,5**	10,0	0,7		OP	**VB**	**7,4**				ja		
152	BY	B388-G020-BY	B 388		Ismaning	Taufkirchen	N 2/3	21,0	86,0	**84,6**	0,0	1,4			**VB**	**7,2**	hoch		hoch			
153	BY	B388-G020-BY-T01-BY	B 388		OU Moosinning		N 2							UVS			hoch		hoch			
154	BY	B388-G020-BY-T02-BY	B 388		OU Erding	(Anbindung FH)	N 2/3							UVS								
155	BY	B388-G020-BY-T03-BY	B 388		OU Grünbach		N 2							OP					hoch			
156	BY	B388-G020-BY-T04-BY	B 388		OU Taufkirchen/Vils		N 2							PA					hoch			
157	BY	B388-G050-BY	B 388		N-OU Passau		N 2/3	8,5	61,9	**61,9**	0,0	0,0	1	UVS	**VB**	**>10**	hoch					
158	BY	B426-G010-BY	B 426		OU Mömlingen		N 2	2,4	4,7	**4,7**	0,0	0,0		OP	**VB**	**>10**			hoch			
159	BY	B466-G030-BY	B 466		S-OU Nördlingen		N 2	3,5	6,2	**6,2**	0,0	0,0		OP	**VB**	**>10**						

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-beseitigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
160	BY	B469-G010-BY-HE	B 469		A 3	A 45	E 4	1,2	3,5	**1,8**	1,7	0,0		OP	**VB**	**5,2**						
161	BY	B469-G020-BY	B 469		A 3	Kreisstraße AB 16	E 6	1,2	15,9	**9,4**	6,5	0,0		OP	**VB**	**3,3**						
162	BY	B470-G010-BY-T02-BY	B 470		OU Lenkersheim		N 2	2,3	3,9	**3,9**	0,0	0,0		OP	**VB**	**2,4**						
163	BY	B470-G010-BY-T07-BY	B 470		S-OU Gremsdorf		N 2	3,5	11,2	**11,2**	0,0	0,0		OP	**VB**	**2,4**						
164	BY	B470-G020-BY	B 470		A 3	Forchheim	N 2	2,5	9,8	**9,8**	0,0	0,0			**VB**	**4,4**			hoch			
165	BY	B470-G020-BY-T01-BY	B 470		OU Oesdorf		N 2							OP					hoch			
166	BY	B470-G020-BY-T02-BY	B 470		OU Wimmelbach		N 2							OP					hoch			
167	BY	B470-G030-BY	B 470		O-OU Forchheim		N 2/4	6,9	38,4	**38,4**	0,0	0,0		UVS	**VB**	**3,7**	hoch					
168	BY	B471-G015-BY-T02-BY	B 471		Fürstenfeldbruck-Ost	Esting	E 4	3,5	11,5	**9,2**	2,3	0,0		OP	**VB**	**4,9**				ja		
169	BY	B471-G015-BY-T03-BY	B 471		Esting	Geiselbullach	E 4	3,8	17,4	**15,7**	1,7	0,0		OP	**VB**	**5,9**				ja		
170	BY	B471-G020-BY	B 471		Dachau	A 92	E 4	2,2	9,9	**6,9**	3,0	0,0		OP	**VB**	**>10**				ja		
171	BY	B471-G030-BY	B 471		B 13	Garching-Hochbrück	E 4	2,2	19,6	**17,0**	2,6	0,0		OP	**VB**	**3,6**						
172	BY	B471-G040-BY	B 471		B 11	Ismaning	E 4	3,0	31,5	**23,3**	8,1	0,1		OP	**VB**	**4,9**				ja		
173	BY	B471-G050-BY	B 471		ö Ismaning		E 4	4,2	33,3	**22,0**	11,0	0,3		OP	**VB**	**6,2**						
174	BY	B472-G020-BY-T01-BY	B 472		OU Waakirchen		N 2	2,1	6,6	**6,6**	0,0	0,0		VP	**VB**	**>10**			hoch			
175	BY	B472-G020-BY-T02-BY	B 472		N-OU Bad Tölz		N 2	2,6	23,5	**23,5**	0,0	0,0		VEG	**VB**	**2,3**			hoch			
176	BY	B533-G010-BY-T01-BY	B 533		OU Auerbach		N 2	1,4	25,5	**25,5**	0,0	0,0		VEA	**VB**	**1,1**						
Gesamtvolumen des Vordringlichen Bedarfs und Vordringlichen Bedarfs Engpassbeseitigung									**7198,9**	**5363,1**	**1801,8**	**33,6**										

Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)

177	BY	A003-G061-BY	A 003		AS Hengersberg (B 533)	AS Aicha vorm Wald	E 6	19,6	263,2	**109,2**	154,0	0,0	0	OP	**WB***	**1,0**						
178	BY	A006-G015-BY	A 006		Lgr, BW/BY	AS Roth	E 6	69,3	780,8	**419,9**	360,5	0,4	0		**WB***	**1,2**						
179	BY	A006-G015-BY-T01-BY	A 006		Lgr, BW/BY	AK Feuchtwangen	E 6							VE							hoch	
180	BY	A006-G015-BY-T02-BY	A 006		AK Feuchtwangen	AS Roth	E 6							Teil PU						ja	hoch	Teil in zugesagtem Neubeginn
181	BY	A007-G010-BY	A 007		AD Schweinfurt/Werneck) (A 70)	AK Biebelried (A 3)	E 6	30,2	498,7	**133,8**	364,9	0,0	0	OP	**WB***	**1,4**						
182	BY	A007-G020-BY-BW-T02-BY	A 007		AS Illertissen	AS Memmingen-S (Anteil BY)	E 6	17,0	155,4	**68,8**	86,6	0,0	0	OP	**WB***	**1,1**						
183	BY	A008-G010-BY-T4-BY	A 008		AS Traunstein/Siegsdorf	Bgr. D/A	E 6	25,5	567,9	**376,5**	191,4	0,0	0	VEG	**WB***	**1,2**					hoch	
184	BY	A009-G010-BY	A 009		AK Nürnberg	AK Nürnberg-O	E 8	5,1	61,2	**37,0**	24,2	0,0	0	OP	**WB***	**2,2**						TSF geplant
185	BY	A009-G020-BY	A 009		AD Holledau	AK Neufahrn	E 8	32,0	413,5	**216,5**	197,0	0,0	0	OP	**WB***	**2,0**				ja		TSF vorhanden

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-besei-tigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
186	BY	A092-G010-BY	A 092		AD München-Feldmoching	AK Neufahrn	E 6	11,5	87,9	**42,6**	44,4	0,9	1	VEG	**WB***	**1,4**				ja		
187	BY	B002-G020-BY	B 002		Eschenlohe	Oberau-N	N 4	3,8	108,2	**99,9**	8,3	0,0	1	PE	**WB***	**1,1**	hoch					
188	BY	B002-G050-BY	B 002		Starnberg	(Entlastungstunnel)	N 2-E 4	3,1	162,1	**157,1**	0,0	5,0		PU	**WB***	**4,1**			hoch			
189	BY	B002-G080-BY-T04-BY	B 002		Kissing	Oberottmarshausen (B 17)	N 3/4	8,0	77,7	**77,7**	0,0	0,0	1	OP	**WB***	**6,1**	hoch					
190	BY	B004-G010-BY	B 004		Flughafen Nürnberg	A 3	N 2	3,5	116,7	**116,7**	0,0	0,0		PF	**WB***	**3,9**						
191	BY	B008-G035-BY	B 008		OU Straßkirchen		N 2	5,0	16,1	**16,1**	0,0	0,0		VP	**WB***	**1,2**			hoch			
192	BY	B011-G030-BY-T01-BY	B 011		Deggendorf	Grafling	N 2/3	3,0	14,8	**13,2**	0,0	1,6	1	VE	**WB***	**1,9**	hoch					
193	BY	B012-G011-BY-T01-BY	B 012		Kempten (A 7)	Marktoberdorf (B 472)	E 4	16,4	89,1	**61,7**	27,4	0,0	1	OP	**WB***	**3,5**						
194	BY	B013-G020-BY	B 013		OU Oberickelsheim		N 2	2,3	5,7	**5,7**	0,0	0,0		OP	**WB***	**3,0**	hoch					
195	BY	B013-G030-BY	B 013		OU Gollhofen/Uffenheim	und OU Rudolzhofen	N 2	11,9	27,0	**27,0**	0,0	0,0		OP	**WB***	**2,4**	hoch		hoch			
196	BY	B013-G060-BY-T01-BY	B 013		OU Rothenstein		N 2	2,2	4,4	**4,4**	0,0	0,0		OP	**WB***	**2,4**						
197	BY	B013-G060-BY-T02-BY	B 013		OU Rupertsbuch		N 2	2,6	9,3	**9,3**	0,0	0,0		OP	**WB***	**1,6**						
198	BY	B013-G060-BY-T03-BY	B 013		OU Eichstätt		N 2	5,3	32,6	**32,6**	0,0	0,0		OP	**WB***	**5,8**	hoch		hoch			
199	BY	B013-G090-BY-T03-BY	B 013		OU Großhartpenning		N 2	2,7	10,1	**10,1**	0,0	0,0		OP	**WB***	**3,8**			hoch			
200	BY	B013-G090-BY-T04-BY	B 013		OU Kurzenberg		N 2	1,4	3,7	**3,7**	0,0	0,0		OP	**WB***	**3,8**						
201	BY	B014-G010-BY-T03-BY	B 014		OU Buchschwabach		N 3	3,1	22,5	**22,5**	0,0	0,0		OP	**WB***	**1,9**						
202	BY	B014-G010-BY-T05-BY	B 014		OU Stein/Eibach	mit Rednitztunnel	N 2/3	5,1	131,8	**131,8**	0,0	0,0		OP	**WB***	**3,0**			hoch			
203	BY	B015-G070-BY-T06-BY	B 015n		OU Lengdorf		N 3	4,8	33,1	**33,1**	0,0	0,0	1	OP	**WB***	**7,0**						
204	BY	B015-G999-BY	B 015n		s Landshut	Rosenheim	N 2/4	55,0	216,9	**216,9**	0,0	0,0	1	OP	**WB***	**(5,2)**						Variantenentscheidung nach weiteren Planungen
205	BY	B016-G010-BY-T03-BY	B 016		OU Steinbach		N 2	2,1	7,6	**7,6**	0,0	0,0		VP	**WB***	**1,5**						
206	BY	B016-G051-BY-T02-BY	B 016		OU Neuburg Süd	Oberhausen (Sehensand)	N 3	7,1	42,9	**42,9**	0,0	0,0		OP	**WB***	**2,0**	hoch					
207	BY	B019-G040-BY	B 019		Sonthofen	Oberstdorf	N 2	3,3	68,9	**66,9**	0,0	2,0			**WB***	**1,0**			hoch			
208	BY	B019-G040-BY-T01-BY	B 019		Fischen (Entlastungstunnel)		N 2							VU					hoch			
209	BY	B019-G040-BY-T02-BY	B 019		OU Langenwang		N 2							OP					hoch			
210	BY	B020-G060-BY	B 020		Rissmannsdorf	Traitsching	N 2/3	5,2	26,8	**24,5**	2,3	0,0	1	PA	**WB***	**1,1**						
211	BY	B020-G070-BY	B 020		Straubing (A 3)	Cham (B 85)	E 4	29,9	156,4	**133,1**	23,3	0,0	1	OP	**WB***	**1,3**						

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
212	BY	B025-G020-BY-T02-BY	B 025		OU Feuchtwangen		N 2	3,9	9,0	**9,0**	0,0	0,0		OP	**WB***	**4,3**						
213	BY	B026-G043-BY-T02-BY	B 276		Zubringer Lohr		N2	17,0	34,0	**34,0**	0,0	0,0			**WB***	**3,3**	hoch		hoch			
214	BY	B026-G044-BY-T02-BY	B 026n		Karlstadt	A 3	N 2/3	26,2	108,5	**108,5**	0,0	0,0	1	OP	**WB***	**5,6**	hoch					
215	BY	B031-G010-BY	B 031		Lgr. BW/BY	A 96	E 4	7,6	97,0	**59,8**	37,2	0,0	1	OP	**WB***	**4,8**			hoch			
216	BY	B032-G010-BY-T02-BY	B 032		OU Auers/Riedhirsch		N 2	1,4	4,0	**4,0**	0,0	0,0		OP	**WB***	**1,2**						
217	BY	B085-G030-BY	B 085		OU Heinersreuth/Altenplos		N 2/3	7,6	24,9	**24,9**	0,0	0,0		VP	**WB***	**5,6**						
218	BY	B085-G051-BY-T02-BY	B 085		Pittersberg	Schwandorf (St 2397)	E 4	2,6	9,0	**9,0**	0,0	0,0	1	OP	**WB***	**1,8**						
219	BY	B085-G051-BY-T03-BY	B 085		Schwandorf (St 2397)	AS Schwandorf Nord (A 93)	E 4	5,2	41,7	**23,2**	18,5	0,0	1	OP	**WB***	**1,8**						
220	BY	B085-G070-BY	B 085		AS Schwandorf (A 93)	Altenkreith (B 16)	N 4+E 4	22,6	137,6	**132,6**	4,9	0,1	1	OP	**WB***	**3,1**						
221	BY	B085-G080-BY	B 085		Altenkreith	Wetterfeld	N 2/4	9,0	49,8	**44,2**	5,5	0,1	1	PA	**WB***	**1,1**			hoch			
222	BY	B173-G040-BY	B 173		OU Unterrodach		N 3	4,3	25,9	**25,9**	0,0	0,0	1	OP	**WB***	**4,4**	hoch		hoch			
223	BY	B279-G012-BY-T01-BY	B 279		OU Baunach (O)		N 2	3,6	23,6	**23,6**	0,0	0,0		UVS	**WB***	**2,2**	hoch					
224	BY	B279-G020-BY-T01-BY	B 279		Voccawind	Ermershausen	N 2	8,2	27,8	**27,8**	0,0	0,0		VU	**WB***	**1,8**	hoch					
225	BY	B285-G010-BY-T01-BY	B 285		OU Stockheim		N 2	3,7	12,0	**12,0**	0,0	0,0		OP	**WB***	**6,0**	hoch		hoch			
226	BY	B289-G021-BY-T01V-BY	B 289		OU Kauerndorf		N 2	2,0	47,9	**47,9**	0,0	0,0		PU	**WB***	**3,4**						
227	BY	B299-G020-BY	B 299		OU Grafenwöhr		N 2	4,1	13,1	**13,1**	0,0	0,0		OP	**WB***	**2,1**						
228	BY	B299-G030-BY-T04-BY	B 299		OU Tanzfleck		N 2	2,0	5,9	**5,9**	0,0	0,0		PA	**WB***	**1,3**						
229	BY	B299-G110-BY	B 299		A 92	Landshut	E 4	4,6	72,4	**57,8**	14,6	0,0		VP	**WB***	**3,5**				ja		
230	BY	B300-G010-BY-T01-BY	B 300		OU Heimertingen		N 2	4,2	12,0	**12,0**	0,0	0,0		OP	**WB***	**2,0**						
231	BY	B300-G010-BY-T04-BY	B 300		OU Babenhausen		N 2	4,0	13,5	**13,5**	0,0	0,0		OP	**WB***	**2,0**						
232	BY	B300-G020-BY-T03-BY	B 300		OU Gessertshausen		N 3	5,1	35,5	**35,5**	0,0	0,0		VP	**WB***	**2,4**						
233	BY	B300-G030-BY	B 300		OU Friedberg		N 3	4,9	17,4	**17,4**	0,0	0,0		VU	**WB***	**>10**						Teil der Osttangente Augsburg
234	BY	B300-G045-BY-T02-BY	B 300		Aichach - Kühbach		E 4	12,1	42,2	**24,4**	17,8	0,0	1	OP	**WB***	**>10**						
235	BY	B301-G021-BY-T01V-BY	B 301		Verlegung bei Hallbergmoos		N 2+E 4	4,3	27,5	**18,4**	9,1	0,0		VP	**WB***	**2,9**						
236	BY	B303-G010-BY	B 303		AS Wasserlosen (A 7)	Schweinfurt	N 2	8,5	19,2	**19,2**	0,0	0,0		OP	**WB***	**8,5**	hoch		hoch			
237	BY	B303-G050-BY-T02-BY	B 303		OU Schirnding		E 4	4,1	29,1	**27,7**	1,4	0,0	1	PU	**WB***	**1,3**						
238	BY	B304-G010-BY-T01-BY	B 304		OU Eglharting/Kirchseeon		N 2	9,2	48,0	**48,0**	0,0	0,0		UVS	**WB***	**4,7**			hoch			
239	BY	B304-G010-BY-T02-BY	B 304		OU Steinhöring		N 2	4,0	22,3	**22,3**	0,0	0,0		OP	**WB***	**>10**						

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-besei-tigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
240	BY	B304-G031-BY	B 304		Entlastungstunnel Karlsfeld		N 2	1,2	81,9	**81,9**	0,0	0,0		OP	**WB***	**1,1**						
241	BY	B388-G040-BY	B 388		OU Brombach		N 2	5,1	23,7	**23,7**	0,0	0,0		UVS	**WB***	**1,4**						
242	BY	B466-G020-BY-T02-BY	B 466		OU Ostheim		N 2	3,2	5,4	**5,4**	0,0	0,0		OP	**WB***	**1,2**						
243	BY	B466-G020-BY-T03-BY	B 466		OU Westheim		N 2	2,6	4,5	**4,5**	0,0	0,0		VU	**WB***	**1,8**						
244	BY	B588-G010-BY	B 588		OU Reischach		N 2	2,5	25,5	**25,5**	0,0	0,0		VP	**WB***	**1,5**			hoch			
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht									**5364,8**	**3761,4**	**1593,3**	**10,1**										

Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf (WB)

245	BY	B008-G010-BY-T01-BY	B 008		OU Markt Bibart		N 2	2,3	5,0	**5,0**	0,0	0,0		OP	**WB**	**9,0**						
246	BY	B008-G040-BY	B 008		OU Künzing		N 2	3,1	9,1	**9,1**	0,0	0,0		VP	**WB**	**3,5**						
247	BY	B010-G010-BY	B 010		AD Neu-Ulm (B 28/B 30)	ö Neu-Ulm	N 4	4,4	63,5	**63,5**	0,0	0,0	1	OP	**WB**	**3,1**						
248	BY	B013-G040-BY	B 013		Ansbach	AS Ansbach (A 6)	E 4	4,1	15,6	**14,0**	1,6	0,0		OP	**WB**	**3,5**						
249	BY	B013-G080-BY-T02-BY	B 013		OU Pörnbach		N 2	2,6	7,2	**7,2**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,5**						
250	BY	B013-G080-BY-T04-BY	B 013		OU Reichertshausen a. d. Ilm		N 2	3,1	27,9	**27,9**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,8**			hoch			
251	BY	B014-G010-BY-T01-BY	B 014		OU Katterbach		N 3	2,6	10,9	**10,9**	0,0	0,0		VEG	**WB**	**6,4**			hoch			
252	BY	B014-G010-BY-T02-BY	B 014		OU Wicklesgreuth		N 3	2,4	7,5	**7,5**	0,0	0,0		OP	**WB**	**4,0**						
253	BY	B014-G030-BY	B 014		OU Sulzbach-Rosenberg		N 2	2,9	20,8	**20,8**	0,0	0,0		VEA	**WB**	**3,8**						
254	BY	B016-G010-BY-T02-BY	B 016		OU Rieder		N 2	2,2	8,6	**8,6**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,0**						
255	BY	B016-G031-BY-T03-BY	B 016		OU Niederraunau/Aletshausen		N 2	5,5	17,2	**17,2**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,2**			hoch			
256	BY	B017-G010-BY	B 017		Augsburg	Füssen	N 2/3	11,9	61,6	**61,6**	0,0	0,0			**WB**	**1,8**						
257	BY	B017-G010-BY-T01-BY	B 017		OU Hohenfurch		N 2/3							OP								
258	BY	B017-G010-BY-T02-BY	B 017		Verlegung n Steingaden		N 2							OP								
259	BY	B017-G010-BY-T03-BY	B 017		OU Steingaden		N 2							OP					hoch			
260	BY	B020-G020-BY	B 020		Grenzbrücke s Laufen		N 2	0,9	18,8	**6,7**	0,0	12,1		VP	**WB**	**2,0**						
261	BY	B022-G010-BY	B 022		AS Kitzingen/Schwarzach (A 3)	Gerolzhofen (B 286)	N 2	6,2	13,8	**13,8**	0,0	0,0		VU	**WB**	**1,9**						
262	BY	B022-G010-BY-T01-BY	B 022		OU Düllstadt		N 2							VU								
263	BY	B022-G010-BY-T02-BY	B 022		OU Reupelsdorf		N 2							VU								

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
264	BY	B022-G010-BY-T03-BY	B 022		OU Stadelschwarzach		N 2							VU								
265	BY	B022-G020-BY	B 022		OU Mönchsambach		N 2	1,3	4,2	**4,2**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,0**						
266	BY	B022-G040-BY	B 022		OU Wirbenz		N 2/3	2,5	8,1	**8,1**	0,0	0,0		OP	**WB**	**3,0**						
267	BY	B023-G010-BY-T02-BY	B 023		OU Ettal		N 2	2,0	36,4	**36,4**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,1**						
268	BY	B025-G010-BY-T03-BY	B 025		OU Wengenhausen		N 2	2,0	4,6	**4,6**	0,0	0,0		OP	**WB**	**3,0**						
269	BY	B025-G010-BY-T05-BY	B 025		OU Neustädtlein/Knittelsbach		N 2	3,2	11,1	**11,1**	0,0	0,0		OP	**WB**	**3,9**						
270	BY	B025-G020-BY-T03-BY	B 025		OU Banzenweiler		N 2	1,8	3,2	**3,2**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,7**						
271	BY	B025-G020-BY-T04-BY	B 025		OU Dorfgütingen		N 2	2,5	4,9	**4,9**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,8**						
272	BY	B026-G020-BY	B 026		Lohr	AS Hösbach (A 3)	N 2/3	10,0	77,8	**77,8**	0,0	0,0			**WB**	**1,9**	hoch		hoch			
273	BY	B026-G020-BY-T01-BY	B 026		OU Rechtenbach		N 2/3							VU			hoch		hoch			
274	BY	B026-B020-BY-T02-BY	B 026		Verlegung Hain i. Sp. Laufach	und Frohnhofen	N 2							OP					hoch			
275	BY	B047-G010-BY	B 047		OU Schneeberg		N 2	2,9	18,3	**18,3**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,7**	hoch		hoch			
276	BY	B085-G010-BY-T02-BY	B 085		OU Stockheim/Gundelsdorf		N 2/3	7,4	29,8	**29,8**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,7**	hoch					
277	BY	B085-G090-BY-T02-BY	B 085		Verlegung bei Saldenburg		N 2/3	3,8	17,8	**17,8**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,2**						
278	BY	B131-G010-BY	B 131n	A 009	A 9	Gunzenhausen	N 2	31,8	79,1	**79,1**	0,0	0,0	0		**WB**	**4,0**	hoch	hoch				
279	BY	B131-G010-BY-T01-BY	B 131n	A 009	AS Thalmässing (A 9)		KN							OP				hoch				
280	BY	B131-G010-BY-T02-BY	B 131n		OU Alfershausen/Thalmässing		N 2							OP				hoch				
281	BY	B131-G010-BY-T03-BY	B 131n		OU Laibstadt/Aberzhausen		N 2							OP				hoch				
282	BY	B131-G010-BY-T04-BY	B 131n		Fiegenstall	Ellingen	N 2							OP				hoch				
283	BY	B131-G010-BY-T05-BY	B 131n		OU Stopfenheim		N 2							OP				hoch				
284	BY	B131-G010-BY-T06-BY	B 131n		OU Theilenhofen		N 2							OP				hoch				
285	BY	B131-G010-BY-T07-BY	B 131n		OU Dornhausen		N 2							OP				hoch				
286	BY	B131-G010-BY-T08-BY	B 131n		OU Unterasbach		N 2							OP				hoch				
287	BY	B131-G020-BY	B 131n		Gunzenhausen	AS Dinkelsbühl/Fichtenau (A 7)	N 2	9,4	17,9	**17,9**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,0**		hoch				
288	BY	B279-G012-BY-T02-BY	B 279		OU Reckendorf		N 2	4,1	18,7	**18,7**	0,0	0,0		UVS	**WB**	**1,5**	hoch		hoch			
289	BY	B279-G012-BY-T03-BY	B 279		OU Junkersdorf/Pfarrweisach		N 2	3,8	9,6	**9,6**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,8**						
290	BY	B285-G010-BY-T02-BY	B 285		OU Ostheim		N 2	5,7	17,3	**17,3**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,1**	hoch		hoch			
291	BY	B289-G030-BY-T03-BY	B 289		OU Rehau		N 2	3,3	11,9	**11,9**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,3**						
292	BY	B289-G040-BY	B 289		OU Heinersberg		N 2	1,6	4,2	**4,2**	0,0	0,0		VEA	**WB**	**2,2**						
293	BY	B299-G030-BY-T03-BY	B 299		OU Seugast		N 2	3,4	8,8	**8,8**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,2**			hoch			

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-besei-tigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
294	BY	B299-G050-BY	B 299		OU Ursensollen		N 2	2,2	8,8	**8,8**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,4**			hoch			
295	BY	B299-G120-BY	B 299		OU Egglkofen		N 2	3,0	10,5	**10,5**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,3**			hoch			
296	BY	B300-G010-BY	B 300		Memmingen	Krumbach	N 2	19,8	61,9	**61,9**	0,0	0,0			**WB**	**2,0**			hoch			
297	BY	B300-G010-BY-T02-BY	B 300		OU Boos/Niederrieden		N 2							OP					hoch			
298	BY	B300-G010-BY-T03-BY	B 300		OU Winterrieden		N 2							OP								
299	BY	B300-G010-BY-T05-BY	B 300		OU Kettershausen		N 2							OP								
300	BY	B300-G010-BY-T06-BY	B 300		OU Ebershausen		N 2							OP								
301	BY	B300-G010-BY-T07-BY	B 300		OU Krumbach		N 2							VP								
302	BY	B300-G020-BY-T01-BY	B 300		OU Ried/Breitenbronn		N 2	3,8	10,7	**10,7**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,7**						
303	BY	B300-G020-BY-T02-BY	B 300		OU Ustersbach		N 2	2,3	7,8	**7,8**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,5**						
304	BY	B301-G030-BY-T02-BY	B 301		OU Reichertshausen		N 2	2,5	6,2	**6,2**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,8**			hoch			
305	BY	B303-G031-BY-T02-BY	B 303		OU Zaubach		N 2	2,5	9,2	**9,2**	0,0	0,0		VEG	**WB**	**1,1**	hoch		hoch			
306	BY	B304-G010-BY-T03-BY	B 304		OU Tulling		N 2	2,8	9,7	**9,7**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,4**						
307	BY	B304-G010-BY-T04-BY	B 304		OU Forsting		N 2	3,9	11,2	**11,2**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,2**						
308	BY	B310-G010-BY	B 310		OU Füssen	(2, BA)	N 2	2,8	45,3	**45,3**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,0**						
309	BY	B388-G030-BY	B 388		OU Wolferding/Trauterfing	und OU Johannesk	N 2	3,9	10,9	**10,9**	0,0	0,0		VP	**WB**	**2,6**						
310	BY	B466-G010-BY	B 466		OU Obererlbach		N 2	2,9	6,7	**6,7**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,3**						
311	BY	B466-G020-BY-T01-BY	B 466		OU Gnotzheim		N 2	2,5	4,9	**4,9**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,7**						
312	BY	B466-G020-BY-T04-BY	B 466		OU Oettingen		N 2	7,2	21,0	**21,0**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,6**	hoch					
313	BY	B470-G010-BY	B 470		Rothenburg (A 7)	Höchstadt/B 505 Bamberg	N 2	18,4	46,1	**46,1**	0,0	0,0			**WB**	**2,4**	hoch		hoch			
314	BY	B470-G010-BY-T01-BY	B 470		OU Steinach bei Rothenburg		N 2							OP								
315	BY	B470-G010-BY-T03-BY	B 470		OU Oberndorf/Ipsheim	und OU Dottenheim	N 2							OP					hoch			
316	BY	B470-G010-BY-T04-BY	B 470		OU Birkenfeld		N 2							OP								
317	BY	B470-G010-BY-T05-BY	B 470		OU Uehlfeld/Demantsfürth		N 2							VP								
318	BY	B470-G010-BY-T06-BY	B 470		OU Mailach		N 2							OP								
319	BY	B471-G015-BY-T01-BY	B 471		Buchenau	Fürstenfeldbruck-Ost	E 4	6,2	28,1	**21,7**	6,4	0,0		OP	**WB**	**2,8**						

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-besei-tigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
320	BY	B472-G010-BY	B 472		OU Huglfing		N 2	3,9	14,1	**11,2**	0,0	2,9		OP	**WB**	**1,3**						
321	BY	B472-G020-BY-T03-BY	B 472		OU Bad Heilbrunn		N 2	3,0	15,0	**15,0**	0,0	0,0		VP	**WB**	**3,1**						
322	BY	B533-G010-BY-T02-BY	B 533		Grafenau	Hohenau	N 2	4,3	27,2	**27,2**	0,0	0,0		VP	**WB**	**1,6**						
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs									**1026,5**	**1003,5**	**8,0**	**15,0**										

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-besei-tigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Berlin																						
Laufende und fest disponierte Projekte																						
1	BE		A 100		AD Neukölln	Storkower Str.	N 4/6	7,3	848,3	**823,1**	0,0	25,2	1		**FD**							in Bau
Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB)																						
2	BE	B2-G20-BE	B 002n		OU Malchow		N 2/4	3,2	20,6	**20,6**	0,0	0,0		VP	**VB**	**>10**						
Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)																						
3	BE	A 115-G40-BE	A 115		AK Zehlendorf (Lgr BB/BE)	AS Hüttenweg	E 6	7,1	126,5	**31,3**	95,2	0,0	1	OP	**WB***	**>10**				ja		weitere Planungen erforderlich

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-beseitigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Brandenburg																						
Laufende und fest disponierte Projekte																						
1	BB		A 010		AD Havelland	AD Pankow	E 6	29,6	791,9	**316,8**	475,1	0,0	0		**FD**							ÖPP- Vergabeverfahren in Vorbereitung
2	BB		A 010		AD Nuthetal	AD Potsdam	E 8	9,0	142,2	**71,0**	71,2	0,0	0		**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts
3	BB		A 010		Lgr. BB/BE	AD Barnim	E 6	1,8	16,6	**7,3**	6,0	0,0	0		**FD**							in Bau
4	BB		A 014		AS Groß-Warnow	AS Karstädt (B 5)	N 4	11,5	23,1	**23,1**	0,0	0,0	0		**FD**							unter Verkehr
5	BB		A 014		LGr.MV/BB	AS Groß-Warnow	N 4	0,8	5,7	**5,7**	0,0	0,0	0		**FD**							in Bau
6	BB		B 001		OU Herzfelde		N 2	4,5	4,0	**4,0**	0,0	0,0	1		**FD**							in Bau
7	BB		B 097	B 168	OU Cottbus	(A 15 – B 168)	N 3	7,0	30,6	**30,6**	0,0	0,0			**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts
8	BB		B 101		Trebbin	s Kerzendorf (OU Thyrow)	N 4	5,1	24,8	**24,8**	0,0	0,0			**FD**							Bauvorbereitung/in Bau
9	BB		B 102		OU Schmerzke		N 2	3,0	13,0	**13,0**	0,0	0,0			**FD**							Veränderte Netzkonzeption
10	BB		B 112		OU Brieskow-Finkenheerd	und Wiesenau	N 3	9,9	4,1	**4,1**	0,0	0,0	1		**FD**							in Bau
11	BB		B 183		OU Bad Liebenwerda		N 2	5,2	25,8	**25,8**	0,0	0,0	1		**FD**							in Bau
Gesamtvolumen der Laufenden und fest disponierten Projekte									**1081,8**	**526,2**	**552,3**	**0,0**										
Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB)																						
12	BB	A14-G20-ST-BB-T2-BB	A 014		Lgr. ST/BB	AS Karstädt	N 4	19,5	174,8	**174,8**	0,0	0,0	0	PE	**VB**	**3,0**	hoch	hoch				
13	BB	B1-G10-BB	B 001		OU Tasdorf		N 2	2,1	9,7	**9,7**	0,0	0,0	1	OP	**VB**	**>10**						
14	BB	B87-G70-BB	B 087		OU Duben		N 2	4,2	10,7	**10,7**	0,0	0,0	1	OP	**VB**	**2,8**						
15	BB	B87-G80-BB-T7-BB	B 087		OU Markendorf		N 3	4,0	9,6	**9,6**	0,0	0,0	1	LB	**VB**	**7,4**						
16	BB	B96-G10-BB	B 096		Kreuz Oranienburg (A 10)	Lgr. BB/MV	N 2/4	36,1	152,7	**152,3**	0,0	0,4	1		**VB**	**4,6**	hoch	hoch	hoch			
17	BB	B96-G10-BB-T1-BB	B 096		OU Teschendorf	und OU Löwenberg	N 2/4							PA			hoch	hoch	hoch			
18	BB	B96-G10-BB-T2-BB	B 096		OU Gransee	und OU Altlüdersdorf	N 2							LB				hoch	hoch			

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-beseiti-gung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
19	BB	B96-G10-BB-T3-BB	B 096		OU Fürstenberg		N 2							LB			hoch	hoch				
20	BB	B96-G20-BB	B 096		OU Groß Machnow		N 2	4,5	9,7	**9,7**	0,0	0,0		OP	**VB**	**3,4**						
21	BB	B97-G10-BB	B 097		OU Groß Oßnig		N 2	4,1	7,9	**7,9**	0,0	0,0	1	OP	**VB**	**1,8**						
22	BB	B101-G10-BB	B 101		OU Elsterwerda		N 2	6,5	17,1	**17,1**	0,0	0,0	1	ROV	**VB**	**4,9**		hoch				
23	BB	B102-G10-BB	B 102		OU Premnitz		N 2	9,3	33,9	**33,2**	0,0	0,7		VE	**VB**	**3,6**	hoch	hoch	hoch			
24	BB	B112-G10-BB	B 112		OU Forst		N 2	6,2	14,6	**14,6**	0,0	0,0		LB	**VB**	**4,5**						
25	BB	B112-G20-BB	B 112		OU Neuzelle	und OU Eisenhüttenstadt	N 3	14,3	61,0	**61,0**	0,0	0,0	1	LB	**VB**	**8,7**						
26	BB	B112-G30-BB	B 112		Güldendorf	A 12	E 4	1,5	6,9	**4,2**	2,3	0,4	1	OP	**VB**	**6,0**						
27	BB	B167/B112-G40-BB-T1-BB	B 112		OU Frankfurt (Oder) (3. BA)		N 3	8,4	23,2	**23,2**	0,0	0,0	1	VE	**VB**	**3,9**		hoch				
28	BB	B158-G10-BB-BE	B 158		OU Ahrensfelde		N 4+E 4	4,6	44,7	**43,7**	0,0	1,0		PA	**VB**	**9,4**						
29	BB	B158-G20-BB	B 158		OU Blumberg		N 2	3,3	7,9	**7,9**	0,0	0,0		OP	**VB**	**>10**			hoch			
30	BB	B158-G30-BB	B 158		OU Seefeld		N 2	4,2	7,2	**7,2**	0,0	0,0		OP	**VB**	**7,0**			hoch			
31	BB	B167/B112-G40-BB-T3-BB	B 167		OU Gusow	und OU Platkow	N 2	8,0	16,8	**16,8**	0,0	0,0	1	OP	**VB**	**4,3**		hoch				
32	BB	B167/B112-G40-BB-T4-BB	B 167		OU Neuhardenberg		N 2	5,7	8,9	**8,9**	0,0	0,0	1	OP	**VB**	**3,8**		hoch	hoch			
33	BB	B167/B112-G40-BB-T5-BB	B 167		OU Vevais		N 2	2,8	5,1	**5,1**	0,0	0,0	1	OP	**VB**	**4,6**		hoch				
34	BB	B167/B112-G40-BB-T8-BB	B 167		OU Finowfurt	und OU Eberswalde	N 2	20,8	82,3	**80,2**	0,0	2,1	1	PA	**VB**	**10,0**	hoch	hoch	hoch			
35	BB	B167/B158-G50-BB	B 167	B 158	OU Bad Freienwalde (West)		N 2	5,2	21,9	**21,9**	0,0	0,0	1	LB	**VB**	**4,1**						
36	BB	B167-G20-BB	B 167		AS Neuruppin (A 24)	Neulöwenberg (B 96)	N 2	28,3	67,4	**67,4**	0,0	0,0	1	OP	**VB**	**3,4**			hoch			
37	BB	B167-G20-BB-T1-BB	B 167		OU Neuruppin	und OU Alt Ruppin	N 2							OP					hoch			
38	BB	B167-G20-BB-T2-BB	B 167		OU Wulkow		N 2							OP					hoch			
39	BB	B167-G20-BB-T3-BB	B 167		OU Herzberg		N 2							OP								
40	BB	B167-G20-BB-T4-BB	B 167		OU Grieben		N 2							OP								
41	BB	B167-G20-BB-T5-BB	B 167		OU Löwenberg	und OU Neulöwenberg	N 2							OP								
42	BB	B167-G30-BB-T2-BB	B 167		OU Liebenwalde		N 2	5,0	31,6	**31,6**	0,0	0,0	1	OP	**VB**	**4,6**	hoch					

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-beseitigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
43	BB	B169-G10-BB	B 169		OU Plessa		N 2	5,5	16,2	**16,2**	0,0	0,0	1	ROV	**VB**	**2,4**						Im Zusammenhang mit Elsterwerda erforderlich
44	BB	B169-G20-BB	B 169		OU Schwarzheide-Ost		N 2/3	3,4	9,3	**9,3**	0,0	0,0	1	OP	**VB**	**8,3**						
45	BB	B169-G30-BB	B 169		B 96	AS Cottbus-W (A 15)	N 3	11,9	35,8	**35,8**	0,0	0,0	1	LBV	**VB**	**3,8**						
46	BB	B169-G30-BB-T1-BB	B 169		OU Allmosen		N 3							LBV								
47	BB	B169-G30-BB-T2-BB	B 169		OU Lindchen		N 3							OP								
48	BB	B169-G30-BB-T3-BB	B 169		OU Neupetershain Nord		N 3							OP								
49	BB	B169-G30-BB-T4-BB	B 169		OU Klein Oßnig	und OU Annahof/Klein Gaglow	N 3							OP								
50	BB	B169-G30-SN-BB-T5-BB	B 169		OU Elsterwerda		N 2	6,5	19,7	**19,7**	0,0	0,0		ROV	**VB**	**1,5**		hoch				Netzschluss im Zug der B 169
51	BB	B189-G10-BB	B 189		OU Heiligengrabe		N 2	4,3	11,8	**11,8**	0,0	0,0	1	LB	**VB**	**3,7**		hoch				
52	BB	B189n-G30-MV-BB	B 189n		Mirow	AS Wittstock/Dosse (A 19)	N 2	19,7	45,0	**45,0**	0,0	0,0		VEG	**VB**	**1,8**	hoch					
Gesamtvolumen des Vordringlichen Bedarfs									**963,4**	**956,5**	**2,3**	**4,6**										

Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)

53	BB	A10-G10-BB	A 010		AD Werder	AD Havelland	E 6	45,1	568,0	**131,8**	433,9	2,3	0	OP	**WB***	**2,6**						
54	BB	A12-G10-BB	A 012		AD Spreeau	AS Frankfurt (Oder)-M	E 6	53,0	218,2	**155,2**	60,3	2,7	0	OP	**WB***	**2,4**						
55	BB	A24-G10-BB	A 024		AS Kremmen	AD Wittstock/Dosse	E 6	59,0	396,8	**125,9**	269,3	1,6	0	PU	**WB***	**1,7**						
56	BB	B87-G80-BB-T1-BB	B 087		OU Lübben		N 2	9,9	52,2	**52,2**	0,0	0,0	1	LB	**WB***	**1,2**	hoch					
57	BB	B87-G21-SN-BB-T5-BB	B 087n		OU Löhsten		N 2	2,2	4,2	**4,2**	0,0	0,0		ROVV	**WB***	**2,2**						siehe SN
58	BB	B246-G20-BB-BGPL	B 246		Eisenhüttenstadt (B 112)	Bgr. D/Pl	N 2	4,0	20,9	**20,9**	0,0	0,0		LBA	**WB***	**1,9**						
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht									**1260,3**	**490,2**	**763,5**	**6,6**										

Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf (WB)

59	BB	A13-G10-BB	A 013		AK Schönefelder Kreuz	AD Spreewald	E 6	62,0	179,2	**133,5**	41,9	3,8	0	OP	**WB**	**2,0**						
60	BB	B167/B5-G10-BB-T1-BB	B 005		OU Bückwitz (B 5)		N 2	2,6	5,3	**5,3**	0,0	0,0	1	OP	**WB**	**1,8**		hoch				
61	BB	B87/B101-G10-BB	B 087	B 101	OU Herzberg		N 2	10,5	33,5	**33,5**	0,0	0,0		LB	**WB**	**1,1**	hoch					
62	BB	B87-G30-BB	B 087		OU Schlieben		N 2	4,7	8,4	**8,4**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,0**						

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-beseiti-gung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
63	BB	B87-G50-BB	B 087		OU Hohenbucko		N 2	3,9	5,6	**5,6**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,0**						
64	BB	B87-G60-BB	B 087		OU Wüstermarke	und OU Langengrassau	N 2	6,0	11,3	**11,3**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,1**						
65	BB	B87-G80-BB-T2-BB	B 087		OU Biebersdorf		N 2	2,7	4,7	**4,7**	0,0	0,0	1	OP	**WB**	**1,6**						
66	BB	B87-G80-BB-T5-BB	B 087		OU Trebatsch	und OU Sabrodt	N 2	3,3	13,5	**13,5**	0,0	0,0	1	OP	**WB**	**1,0**						
67	BB	B97-G20-BB	B 097		OU Cottbus (3. BA)		N 2	4,9	18,3	**18,3**	0,0	0,0		LB	**WB**	**2,8**	hoch					
68	BB	B101-G20-BB	B 101		OU Welsickendorf		N 2	2,3	3,4	**3,4**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,2**		hoch				
69	BB	B101-G40-BB	B 101		OU Kloster Zinna		N 2	3,5	9,0	**9,0**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,7**		hoch				
70	BB	B167/B112-G40-BB-T2-BB	B 167		OU Libbenichen	und OU Dolgelin	N 3	7,1	14,5	**14,5**	0,0	0,0	1	LB	**WB**	**1,4**		hoch				
71	BB	B167/B112-G40-BB-T6-BB	B 167		OU Bad Freienwalde (West)		N 2	3,0	14,9	**14,9**	0,0	0,0	1	LB	**WB**	**2,3**		hoch				
72	BB	B167/B112-G40-BB-T7-BB	B 167		OU Hohenfinow	und OU Falkenberg	N 2	10,9	25,4	**25,4**	0,0	0,0	1	LB	**WB**	**1,1**	hoch	hoch				
73	BB	B167/B5-G10-BB-T3-BB	B 167		OU Metzelthin		N 2	2,4	4,8	**4,8**	0,0	0,0	1	OP	**WB**	**1,6**		hoch				
74	BB	B167/B5-G10-BB-T4-BB	B 167		OU Ganzer		N 2	2,7	4,4	**4,4**	0,0	0,0	1	OP	**WB**	**1,1**		hoch				
75	BB	B167/B5-G10-BB-T5-BB	B 167		OU Wildberg	und OU Kerzlin	N 2	6,7	20,6	**20,6**	0,0	0,0	1	OP	**WB**	**1,0**		hoch				
76	BB	B167/B5-G10-BB-T6-BB	B 167		OU Dabergotz		N 2	2,7	7,3	**7,3**	0,0	0,0	1	OP	**WB**	**2,9**		hoch				
77	BB	B168-G10-BB	B 168		Beeskow	AS Fürstenwalde-O (A 12)	N 2	6,9	9,9	**9,9**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,1**						
78	BB	B168-G10-BB-T1-BB	B 168		OU Groß Rietz		N 2							OP								
79	BB	B168-G10-BB-T2-BB	B 168		OU Pfaffendorf		N 2							OP								
80	BB	B246-G10-BB	B 246		OU Schneeberg-Beeskow		N 2	4,8	9,8	**9,8**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,3**						
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs									**403,8**	**358,1**	**41,9**	**3,8**										

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutz-fachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Bremen																						
Laufende und fest disponierte Projekte (FD) und Laufende und fest disponierte Projekte-Engpassbeseitigung (FD-E)																						
1	HB		A 281		Kattenturm	AS Bremen/Airport-Stadt	N 4	2,2	112,1	**112,1**	0,0	0,0	1		**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts
Gesamtvolumen der Laufenden und fest disponierten Projekte									**112,1**	**112,1**	**0,0**	**0,0**										
Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB) und Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E)																						
2	HB	A27-G10-HB-NI	A 027		AK Bremen	AS HB-Überseestadt	E 6	13,0	112,7	**41,8**	70,9	0,0	0	OP	**VB-E**	**4,0**				ja		
3	HB	A281-G10-HB	A 281		Weserquerung		N 4	4,9	260,4	**245,0**	0,0	15,4	1	PF	**VB**	**1,7**						Netzwirkung, Fertigstellung begonnener BAB
4	HB	B6n-G11-HB-NI	B 006n		A 281	Bremen/Brinkum	N 4	2,2	147,9	**147,9**	0,0	0,0		OP	**VB**	**7,1**			hoch			
Gesamtvolumen des Vordringlichen Bedarfs und Vordringlichen Bedarfs Engpassbeseitigung									**521,0**	**434,7**	**70,9**	**15,4**										
Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)																						
5	HB	A1-G30-NI-HB-T3-HB	A 001		AK Bremen	Lgr. HB/NI	E 8	9,1	112,9	**28,9**	84,0	0,0	0	OP	**WB***	**6,2**				ja		siehe NI
6	HB	B212-G21-NI-HB-T3-HB	B 212n		A 20 (n Rodenkirchen)	A 281	N 2	1,4	10,3	**10,3**	0,0	0,0		LB	**WB***	**4,5**	hoch		hoch			siehe NI
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht									**123,2**	**39,2**	**84,0**	**0,0**										

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-besei-tigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	Davon Erhal-tung/ Ersatz	Davon Kosten Dritte										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Hamburg																						
Laufende und fest disponierten Projekte																						
1	HH		A 007		AD Hamburg/NW (A 23)	LGr. SH/HH	E 6/8	5,3	293,0	**92,6**	138,8	61,6	0		**FD**							in Bau
2	HH		A 007		AS Hamburg-Othmarschen	AD Hamburg/NW (A 23)	E 8	6,3	463,0	**411,0**	52,0	0,0	0		**FD-E**					ja		Fertigstellung des Gesamtprojekts
3	HH		A 026		AK HH-Süderelbe (Moorburg)	Rübke (Lgr. NI/HH)	N 4	8,0	238,5	**238,5**	0,0	0,0	1		**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts
Gesamtvolumen der Laufenden und fest disponierten Projekte									**994,5**	**742,1**	**190,8**	**61,6**										
Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB) und Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E)																						
4	HH	A1-G20-HH-SH-NI-T03-HH	A 001		AD Hamburg-SO	AS Hamburg-Stillhorn	E 8	5,3	295,4	**125,9**	169,5	0,0	0	OP	**VB**	**7,6**					hoch	
5	HH	A7-G10-HH	A 007		Hochstraße Elbmarsch		E 8	3,8	368,5	**93,3**	275,2	0,0	0	VEA	**VB-E**	**>10**				ja		
6	HH	A23-G10-SH-HH	A 023		AS Tornesch	AS Eidelstedt	E 6	2,0	18,2	**11,4**	6,8	0,0	1	VP	**VB-E**	**2,6**				ja		wie in SH
7	HH	A26-G10-HH	A 026		AK Hamburg-Süderelbe	AD/AS Hamburg-Stillhorn	N 4	9,7	895,9	**885,1**	0,0	10,8	1	LB	**VB**	**3,3**						Seehafenanbindung
Gesamtvolumen des Vordringlichen Bedarfs und Vordringlichen Bedarfs Engpassbeseitigung									**1578,0**	**1115,7**	**451,5**	**10,8**										
Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)																						
8	HH	A1-G20-HH-SH-NI-T04-HH	A 001		AS Hamburg-Stillhorn	Lgr. HH/NI	E 8	4,4	197,4	**50,3**	147,1	0,0	0	OP	**WB***	**4,4**				ja		
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht									**197,4**	**50,3**	**147,1**	**0,0**										

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Hessen																						
Laufende und fest disponierten Projekte																						
1	HE		A 044		AD Kassel-O	AD Wommen (A 4)	N 4	30,0	1167,0	**1167,0**	0,0	0,0	0		**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts/ Abschnitt Waldkappel-Wehretal und Riedmühle-Kirchham Bauvorbereitung/in Bau
2	HE		A 049		AS Neuental	AS Schwalmstadt	N 4	11,8	178,1	**178,1**	0,0	0,0	1		**FD**							in Bau
3	HE		A 049		AS Schwalmstadt	AD A 5/A 49	N 4	30,8	696,8	**487,8**	209,0	0,0	1		**FD**							ÖPP-Vergabeverfahren in Vorbereitung
4	HE		A 066		AS Neuhof-S	AS Fulda-S	N 4		4,1	**4,1**	0,0	0,0	1		**FD**							Restfinanzierung
5	HE		A 066		Frankfurt/Erlenbruch	AS Frankfurt/Bergen-Enkheim	N 6	6,9	286,2	**284,4**	0,0	1,8	1		**FD**							in Bau
6	HE		A 643		AK Wiesbaden/Schierstein	- Rheinbrücke Schierstein - AD Mainz	N 6+E 6	3,0	216,6	**51,0**	165,6	0,0	1		**FD**							in Bau
7	HE		B 003	B 45	OU Wöllstadt	Nieder- und Oberwöllstadt	N 2	6,0	37,1	**37,1**	0,0	0,0			**FD**							in Bau
8	HE		B 007		OU Calden		N 2	5,0	38,4	**38,4**	0,0	0,0			**FD**							zugesagter Neubeginn
9	HE		B 027		OU Hauneck/ Unterhaun	und H.-Oberhaun/H./Sieglos	N 2	5,0	16,7	**16,7**	0,0	0,0			**FD**							in Bau
10	HE		B 044		OU Gernsheim/Klein-Rohrheim		N 2	2,4	9,9	**9,9**	0,0	0,0			**FD**							zugesagter Neubeginn
11	HE		B 049		AS Löhnberg	Kloster Altenberg	E 4	12,0	113,6	**113,6**	0,0	0,0	1		**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts
12	HE		B 252		OU Münchhausen/Simtshausen/	und Todenhausen/Wetter-Lahntal	N 2	17,6	101,0	**101,0**	0,0	0,0			**FD**							in Bau
13	HE		B 252		OU Vöhl/Dorfitter		N 2	3,0	18,6	**18,6**	0,0	0,0			**FD**							zugesagter Neubeginn
14	HE		B 457		OU Büdingen Büches		N 2	2,5	14,0	**14,0**	0,0	0,0			**FD**							zugesagter Neubeginn
Gesamtvolumen der Laufenden und fest disponierten Projekte									**2898,1**	**2521,7**	**374,6**	**1,8**										
Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB) und Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E)																						
15	HE	A003-G20-HE-T2-HE	A 003		Wiesbadener Kreuz		KN	0,0	54,9	**48,5**	6,4	0,0	0	OP	**VB-E**	**5,8**				ja		
16	HE	A003-G20-HE-T3-HE	A 003		Wiesbadener Kreuz	AD Mönchhof	E 8	8,5	117,2	**25,6**	91,6	0,0	0	OP	**VB-E**	**4,6**				ja		
17	HE	A3-G30-HE-T04-HE	A 003		AS Flughafen Stadt Frankfurt/Main	AD Mönchhof	E 8	7,5	160,2	**82,5**	77,7	0,0	0	PA	**VB-E**	**9,8**				ja		
18	HE	A3-G30-HE-T06-HE	A 003		AK Offenbach	AK Frankfurter Kreuz	E10	6,7	164,5	**88,9**	75,6	0,0	0	OP	**VB-E**	**2,3**				ja		
19	HE	A3-G30-HE-T07-HE	A 003		AK Offenbacher Kreuz		KN	5,9	147,1	**74,7**	72,4	0,0	0	OP	**VB-E**	**>10**				ja		
20	HE	A5-G11-HE-T10-HE	A 005	A 648	WK Frankfurt		KN	4,1	152,4	**84,2**	68,2	0,0	0	OP	**VB-E**	**1,9**				ja		

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-besei-tigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
21	HE	A5-G20-HE-T10-HE	A 005		AK Westkreuz	AK Frankfurter Kreuz	E10	6,0	197,3	**105,4**	91,9	0,0	0	OP	**VB-E**	**3,1**				ja		
22	HE	A5-G20-HE-T13-HE	A 005	A 067	AK Darmstadt		KN	2,5	57,7	**36,2**	21,5	0,0	0	OP	**VB-E**	**5,6**				ja		
23	HE	A5-G20-HE-T2-HE	A 005		AD Reiskirchen	AD A 5/A 49	E 6	22,6	316,9	**179,2**	137,7	0,0	0	OP	**VB-E**	**4,9**				ja		
24	HE	A5-G20-HE-T5-HE	A 005		AK Bad Homburg	AS Friedberg	E 8	7,7	131,9	**74,6**	57,3	0,0	0	LB	**VB-E**	**>10**				ja		TSF vorh.
25	HE	A5-G20-HE-T6-HE	A 005	A 661	AK Bad Homburg		KN	5,5	108,5	**61,7**	46,8	0,0	0	LB	**VB-E**	**>10**				ja		
26	HE	A5-G20-HE-T7-HE	A 005		NWK Stadt Frankfurt/Main	AK Bad Homburg	E 8	6,3	143,8	**78,0**	65,8	0,0	0	LB	**VB-E**	**>10**				ja		
27	HE	A5-G20-HE-T8-HE	A 005	A 066	NWK Frankfurt		KN	3,2	117,2	**67,3**	49,9	0,0	0	OP	**VB-E**	**6,6**				ja		
28	HE	A5-G20-HE-T9-HE	A 005		WK Stadt Frankfurt	NWK Stadt Frankfurt	E10	1,2	33,4	**23,0**	10,4	0,0	0	OP	**VB-E**	**8,4**				ja		
29	HE	A44-G60-NW-HE-T9-HE	A 044		AK Kassel-West	AD Kassel-Süd	E 6	5,2	216,9	**135,9**	81,0	0,0	0	UVS	**VB**	**1,3**						wegen notwendiger Brückenerneuerungen
30	HE	A0045-G10-NW-HE	A 045		AS Haiger/Burbach	AK Gambach	E 6	63,2	1091,0	**323,3**	767,7	0,0	0	OP	**VB-E**	**1,7**				ja		wegen notwendiger Brückenerneuerungen
31	HE	A45-G50-NW-HE-T1-NW-HE	A 045		AS Haiger/Burbach	AS Wilnsdorf	E 6	3,7	72,3	**19,9**	52,4	0,0	0	OP	**VB-E**	**1,9**				ja		Brückenerneuerung
32	HE	A60-G10-HE	A 060		AD Mainspitz	AD Rüsselsheim	E 6	9,4	147,5	**87,6**	59,9	0,0	0	OP	**VB-E**	**5,4**				ja		
33	HE	A66-G10-HE-T1-HE	A 066		AK Wiesbaden-Schierstein	Wiesbadener Kreuz	E 6/8	12,5	126,4	**50,3**	76,1	0,0	1	OP	**VB-E**	**5,2**				ja		
34	HE	A67-G10-HE	A 067		AD Mönchhof	AS Lorsch	E 6	42,7	579,1	**322,3**	256,8	0,0	0	VEG	**VB-E**	**9,4**				ja		
35	HE	A661-G30-HE-T1-HE	A 661		AK Bad Homburger Kreuz	AS Bad Homburg	E 6	1,6	18,5	**9,8**	8,7	0,0		OP	**VB-E**	**9,9**				ja	hoch	
36	HE	B3-G10-HE-T2-HE	B 003		OU Karben/Kloppenheim		N 2	1,7	7,6	**7,6**	0,0	0,0		LB	**VB**	**>10**			hoch			
37	HE	B3-G10-HE-T3-HE	B 003		OU Karben/Okarben		N 2	3,4	13,6	**13,6**	0,0	0,0		LB	**VB**	**>10**						
38	HE	B3-G10-HE-T4-HE	B 003		OU Butzbach	(A 5 - Windhof)	N 2	4,3	23,2	**23,2**	0,0	0,0		OP	**VB**	**9,4**						
39	HE	B8-G20-HE	B 008		Limburg/Lindenholzhausen	Bad Camberg	N 2	11,5	74,2	**74,2**	0,0	0,0			**VB**	**7,1**						
40	HE	B8-G20-HE-T01-HE	B 008		Limburg	Lindenholzhausen	N 2							LBV					hoch			
41	HE	B8-G20-HE-T02-HE	B 008		Brechen	Niederbrechen	N 2							OP								
42	HE	B8-G20-HE-T03-HE	B 008		Bad Camberg	Erbach	N 2							PA								
43	HE	B8-G40-HE	B 008		OU Glashütten		N 2	2,5	24,3	**24,3**	0,0	0,0		OP	**VB**	**5,4**			hoch			
44	HE	B8-G50-HE	B 008		OU Waldems/Esch		N 2	0,9	7,8	**7,8**	0,0	0,0		VU	**VB**	**4,0**			hoch			
45	HE	B27_B452-G10-HE	B 027	B 452	Eschwege (A 44)	Reichensachsen-Etmannsh. (B 27)	N 2+E 4	7,7	52,3	**48,2**	4,1	0,0			**VB**	**2,9**			hoch			
46	HE	B27_B452-G10-HE-T01-HE	B 027		Eschwege (A 44)	OU Reichensachsen	E 4							PA								

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
47	HE	B27_B452-G10-HE-T02-HE	B 027		OU Eltmannshausen	und OU Niddawitzhausen	N 2							OP					hoch			
48	HE	B27_B452-G10-HE-T03-HE	B 452	B 027	OU Reichensachsen		N 2							PA					hoch			
49	HE	B27-G20-HE-T1-HE	B 027		OU Ludwigsau/Friedlos		N 3	3,6	31,8	**31,8**	0,0	0,0		UVS	**VB**	**1,5**			hoch			
50	HE	B38-G10-HE-T1-HE	B 038		OU Mörlenbach		N 2	3,9	69,2	**69,2**	0,0	0,0		PF	**VB**	**4,0**			hoch			
51	HE	B38-G10-HE-T2-HE	B 038		OU Rimbach	und Fürth/Lörzenbach	N 2	4,0	34,6	**34,6**	0,0	0,0		OP	**VB**	**8,6**			hoch			
52	HE	B38-G20-HE	B 038		OU Groß-Bieberau		N 2	2,1	12,9	**12,9**	0,0	0,0		OP	**VB**	**5,6**						
53	HE	B42-G10-HE	B 042		TOU Rüdesheim	(Auf der Lach)	N 2	1,1	5,5	**5,5**	0,0	0,0		OP	**VB**	**3,6**			hoch			
54	HE	B44-G30-HE	B 044		Groß-Gerau/Dornheim		N 2	5,1	17,0	**17,0**	0,0	0,0		VEA	**VB**	**1,7**			hoch			
55	HE	B45-G10-HE	B 045		Dieburg	Groß-Umstadt	E 4	5,9	43,4	**28,6**	14,8	0,0		OP	**VB**	**5,0**			hoch	ja		
56	HE	B47-G10-HE-T1-HE	B 047		OU Bürstadt	Lorsch	E 4	3,0	20,6	**14,9**	5,7	0,0		VEA	**VB**	**3,8**				ja		
57	HE	B47-G10-HE-T2-HE	B 047		OU Bürstadt		E 4	5,7	28,2	**14,0**	14,2	0,0		PF	**VB**	**5,4**						
58	HE	B47-G10-HE-T3-HE	B 047		OU Rosengarten		N 4	3,6	25,8	**25,8**	0,0	0,0		PF	**VB**	**5,8**			hoch			
59	HE	B49-G10-HE	B 049		Reiskirchen	Grünberg	N 2	7,7	31,1	**31,1**	0,0	0,0			**VB**	**4,4**			hoch			
60	HE	B49-G10-HE-T1-HE	B 049		OU Reiskirchen	und OU Lindenstruth	N 2							PF					hoch			
61	HE	B49-G10-HE-T2-HE	B 049		OU Grünberg		N 2							OP					hoch			
62	HE	B062-G10-HE-T01-HE	B 062		OU Eckelshausen		N 2	2,7	19,1	**19,1**	0,0	0,0	1	VP	**VB**	**1,9**			hoch			
63	HE	B062-G10-HE-T02-HE	B 062		OU Buchenau		N 2	3,2	30,6	**30,6**	0,0	0,0	1	OP	**VB**	**2,2**	hoch		hoch			
64	HE	B62-G40-HE-T2-HE	B 062		Lahntal/Göttingen	B 3	E 4	1,7	14,6	**8,3**	6,3	0,0	1	OP	**VB**	**4,0**						
65	HE	B62-G60-HE-TH-T2-HE	B 062		OU Philipsthal/Röhrigshof		N 2	1,9	12,7	**12,7**	0,0	0,0		OP	**VB**	**3,5**						
66	HE	B83-G10-NW-HE-NI-T2-NW-HE	B 083		Bad Karlshafen	Beverungen/Herstelle	N 2	3,3	17,7	**17,7**	0,0	0,0		PU	**VB**	**3,0**						
67	HE	B83-G20-HE	B 083		OU Rotenburg/Lispenhausen		N 2	2,8	19,2	**19,2**	0,0	0,0		VP	**VB**	**2,7**			hoch			
68	HE	B249-G10-HE-T2-HE	B 249		OU Eschwege		N 2	2,9	19,2	**19,2**	0,0	0,0		PA	**VB**	**2,5**						
69	HE	B252-G10-HE-T02-HE	B 252		OU Twiste		N 2	4,6	24,9	**24,9**	0,0	0,0		OP	**VB**	**3,8**	hoch	hoch	hoch			
70	HE	B252-G20-HE-T02-HE	B 252		OU Ernsthausen		N 2	9,3	37,1	**37,1**	0,0	0,0		UVS	**VB**	**2,1**	hoch					
71	HE	B253-G10-HE-T01-HE	B 253		OU Breidenbach		N 2	1,8	6,9	**6,9**	0,0	0,0		VE	**VB**	**2,5**			hoch			
72	HE	B253-G10-HE-T02-HE	B 253		OU Frohnhausen/Wissenbach		N 2	4,7	17,9	**17,9**	0,0	0,0		OP	**VB**	**8,3**	hoch		hoch			
73	HE	B254-G40-HE-T2-HE	B 254		OU Lauterbach/ Maar und Lauterbach		N 2	4,5	25,3	**25,3**	0,0	0,0		PA	**VB**	**2,4**						
74	HE	B254-G40-HE-T3-HE	B 254		OU Wartenberg/Angersbach		N 2	3,1	23,4	**23,4**	0,0	0,0		PA	**VB**	**2,4**						
75	HE	B254-G40-HE-T4-HE	B 254		OU Wartenberg/Landenhausen		N 2	4,3	20,4	**20,4**	0,0	0,0		PA	**VB**	**2,4**						

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-beseitigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
76	HE	B260-G10-HE-T2-HE	B 260		OU Schlangenbad	Wambach	N 2	1,7	21,4	**21,4**	0,0	0,0		PA	**VB**	**2,0**			hoch			
77	HE	B275-G40-HE	B 275		OU Idstein/Eschenhahn		N 2/3	3,3	28,2	**28,2**	0,0	0,0		PA	**VB**	**3,1**						
78	HE	B275-G60-HE	B 275		OU Friedberg	OU Ortenberg/Selters	N 2	13,0	66,7	**66,7**	0,0	0,0			**VB**	**4,3**						
79	HE	B275-G60-HE-T1-HE	B 275		OU Friedberg/OU Ossenheim		N 2							OP								
80	HE	B275-G60-HE-T2-HE	B 275		OU Florstadt/Nieder-Mockstadt		N 2							OP								
81	HE	B275-G60-HE-T3-HE	B 275		OU Nieder-Florstadt	und Ober-Florstadt	N 2							OP					hoch			
82	HE	B275-G60-HE-T4-HE	B 275		OU Ranstadt/Ober-Mockstadt		N 2							OP					hoch			
83	HE	B275-G60-HE-T5-HE	B 275		OU Ortenberg/Selters		N 2							FNP					hoch			
84	HE	B275-G70-HE	B 275		OU Ober-Mörlen		N 2	1,8	16,5	**16,5**	0,0	0,0		OP	**VB**	**6,1**						
85	HE	B276-G20-HE	B 276		OU Bieber		N 2	0,6	0,9	**0,9**	0,0	0,0		PF	**VB**	**4,3**						
86	HE	B455-G10-HE	B 455		OU Wiesbaden-Fichten		N 2	0,9	4,0	**4,0**	0,0	0,0		OP	**VB**	**>10**			hoch			
87	HE	B455-G20-HE	B 455		AS Friedberg		E 4	1,0	5,5	**3,2**	2,3	0,0		OP	**VB**	**9,0**				ja		
88	HE	B456-B275-G10-HE	B 456	B 275	OU Usingen	Nordost-Umfahrung zw. B 275 und B 456	N 2/3	5,8	37,7	**37,7**	0,0	0,0		PA	**VB**	**4,2**						
89	HE	B456-G20-HE	B 456		OU Wehrheim/Oberursel		E 4	7,9	41,7	**19,7**	22,0	0,0		OP	**VB**	**>10**				ja		
90	HE	B469-G010-BY-HE	B 469		A 3	A 45	E 4	1,2	8,2	**5,1**	3,1	0,0		OP	**VB**	**5,2**						
91	HE	B486-G10-HE	B 486		OU Rödermark-Urberach		N 2	5,2	25,8	**25,8**	0,0	0,0		OP	**VB**	**5,4**			hoch			
92	HE	B486-G20-HE	B 486		Mörfelden	OU Langen	N 2+E 4	6,6	47,7	**39,3**	4,0	4,4			**VB**	**7,0**	hoch		hoch			
93	HE	B486-G20-HE-T1-HE	B 486		Mörfelden-Walldorf (A 5)	OU Langen	E 4							VEA						ja		
94	HE	B486-G20-HE-T2-HE	B 486		OU Mörfelden		N 2							PA			hoch		hoch			
95	HE	B519-G10-HE	B 519		OU Flörsheim-Weilbach	und OU Hofheim/Kriftel	N 2	8,4	63,8	**62,6**	0,0	1,2			**VB**	**5,6**						
96	HE	B519-G10-HE-T1-HE	B 519		OU Weilbach		N 2							OP								
97	HE	B519-G10-HE-T2-HE	B 519		OU Hofheim/Kriftel		N 2							PA								
98	HE	B521-G30-HE	B 521		OU Altenstadt		N 2	2,9	10,6	**10,6**	0,0	0,0		LB	**VB**	**4,1**			hoch			
Gesamtvolumen des Vordringlichen Bedarfs und Vordringlichen Bedarfs Engpassbeseitigung									**5345,5**	**3087,6**	**2252,3**	**5,6**										

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)																						
99	HE	A3-G30-HE-T08-HE	A 003		AS Hanau	AK Offenbach	E 8	9,6	195,2	**110,4**	84,8	0,0	0	OP	**WB***	**2,3**				ja		TSF vorh.
100	HE	A3-G30-HE-T05-HE	A 003		AK Stadt Frankfurt/Main	AS Flughafen Stadt Frankfurt/Main	E 8	1,3	47,0	**27,4**	19,6	0,0	0	OP	**WB***	**9,8**				ja		
101	HE	A5-G20-HE-T14-HE	A 005		AS Seeheim-Jugenheim	AK Darmstadt	E 6	9,8	137,0	**79,4**	57,6	0,0	1	OP	**WB***	**>10**				ja		tlw. TSF vorh.
102	HE	A5-G20-HE-T15-HE	A 005		Lgr. HE/BW	AS Seeheim-Jugenheim	E 6	17,1	287,9	**166,5**	121,4	0,0	1	OP	**WB***	**4,6**				ja		tlw. TSF vorh.
103	HE	A5-G20-HE-T4-HE	A 005		AS Friedberg	AK Gambach	E 8	22,3	380,5	**205,4**	175,1	0,0	0	OP	**WB***	**2,1**				ja		TSF vorh.
104	HE	A44-G60-NW-HE-T6-HE	A 044		AS Breuna	w AS Zierenberg	E 6	13,4	85,0	**23,4**	61,6	0,0	0	OP	**WB***	**2,6**						
105	HE	A44-G60-NW-HE-T7-HE	A 044		w AS Zierenberg	AS Kassel-Wilhelmshöhe	E 6	9,7	81,6	**13,3**	68,3	0,0	0	OP	**WB***	**3,2**						
106	HE	A44-G60-NW-HE-T8-HE	A 044		AS Kassel-Wilhelmshöhe	AK Südkreuz Kassel	E 6	4,0	59,7	**8,6**	51,1	0,0	0	OP	**WB***	**2,6**						
107	HE	A66-G10-HE-T2-HE	A 066		Wiesbadener Kreuz	Nordwestkreuz Frankfurt	E 8	18,8	153,1	**40,4**	112,7	0,0	1	OP	**WB***	**>10**				ja		
108	HE	A661-G30-HE-T2-HE	A 661		AK Bad Homburger Kreuz	AS Offenbach-Kaiserlei	E 6	13,9	473,5	**272,4**	201,1	0,0	1	OP	**WB***	**9,5**				ja	hoch	
109	HE	A661-G30-HE-T3-HE	A 661		AS Offenbach-Kaiserlei	AK Offenbacher Kreuz	E 8	4,2	139,9	**74,8**	65,1	0,0	1	OP	**WB***	**3,6**				ja		
110	HE	B3-G10-HE-T1-HE	B 003		Karben/Kloppenheim	Massenheim	E 4	4,0	32,1	**20,6**	11,5	0,0		OP	**WB***	**2,7**				ja		
111	HE	B26-G10-HE	B 026		OU Babenhausen		N 2	3,8	17,1	**17,1**	0,0	0,0		OP	**WB***	**3,1**						
112	HE	B54/417-G30-HE-RP-T01-HE	B 054n		OU Limburg		N 2/4	1,6	55,8	**55,8**	0,0	0,0		UVS	**WB***	**2,8**						
113	HE	B252-G10-HE-T01-HE	B 252		OU Berndorf		N 2	3,4	18,0	**18,0**	0,0	0,0		OP	**WB***	**2,1**		hoch	hoch			
114	HE	B252-G20-HE-T01-HE	B 252		OU Bottendorf		N 2	3,2	14,9	**14,9**	0,0	0,0		OP	**WB***	**7,5**			hoch			
115	HE	B456-G30-HE	B 456		OU Grävenwiesbach		N 2/3	3,6	17,3	**17,3**	0,0	0,0		OP	**WB***	**2,9**						
116	HE	B508-G20-HE	B 508n		Schameder	Frankenberg	N 3	10,0	189,4	**189,4**	0,0	0,0		UVS	**WB***	**1,3**	hoch					
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht									**2385,0**	**1355,1**	**1029,9**	**0,0**										
Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf (WB)																						
117	HE	A003-G20-HE-T1-HE	A 003		AS Limburg-Süd	Wiesbadener Kreuz	E 8	44,9	317,3	**118,6**	198,7	0,0	0	OP	**WB**	**3,2**				ja		
118	HE	A4-G10-HE-TH	A 004		AD Kirchheim	AD A 4/A 44	N 6+E 6	38,8	518,8	**248,8**	270,0	0,0	0	OP	**WB**	**1,0**	hoch					
119	HE	A5-G20-HE-T3-HE	A 005		AK Gambach	AD Reiskirchen	E 6	16,6	248,0	**142,0**	106,0	0,0	0	OP	**WB**	**1,0**						
120	HE	A7-G40-HE	A 007		AD Kirchheimer Dreieck	AD Hattenbacher Dreieck	E 8	5,9	78,7	**26,9**	51,8	0,0	0	OP	**WB**	**1,3**						
121	HE	A7-G60-HE	A 007		AS Kassel-N	AD Kassel-S	E 8	6,7	133,3	**30,5**	102,8	0,0	0	OP	**WB**	**2,9**						
122	HE	A44-G60-NW-HE-T3-NW-HE	A 044		AS Marsberg	AS Diemelstadt	E 6	4,0	46,8	**16,2**	30,6	0,0	0	OP	**WB**	**1,1**					hoch	
123	HE	A44-G60-NW-HE-T4-HE	A 044		AS Diemelstadt	AS Warburg	E 6	6,2	41,6	**11,3**	30,3	0,0	0	OP	**WB**	**1,7**						

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-beseitigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
124	HE	A44-G60-NW-HE-T5-HE	A 044		AS Warburg	AS Breuna	E 6	6,8	75,7	**15,7**	60,0	0,0	0	OP	**WB**	**1,5**						
125	HE	A45-G30-HE-BY-T1-HE-BY	A 045		AK Hanauer Kreuz	Seligenstädter Dreieck (incl. BY)	E 6	19,7	383,8	**37,8**	346,0	0,0	0	OP	**WB**	**1,6**						
126	HE	A049-G10-HE	A 049		AS Kassel-Waldau	AS Baunatal-S	E 6	9,1	163,6	**42,0**	121,6	0,0	1	OP	**WB**	**1,1**						
127	HE	A66-G10-HE-T3-HE	A 066		Nordwestkreuz Frankfurt	AS Frankfurt-Miquellallee	E 8	5,2	105,8	**31,7**	74,1	0,0		OP	**WB**	**1,0**						
128	HE	A648-G10-HE	A 648		AS Katharinenkreisel	AD Eschborner Dreieck	E 6	4,9	55,3	**23,5**	31,8	0,0	1	OP	**WB**	**1,6**						
129	HE	A659-G20-HE	A 659		AK Viernheimer Kreuz	AS Viernheim Ost	E 6	3,1	53,5	**31,0**	22,5	0,0	1	OP	**WB**	**1,1**						
130	HE	B3-G20-HE	B 003		OU Heppenheim		N 2	3,0	12,5	**12,5**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,5**						
131	HE	B008-G10-HE	B 008		OU Elz		N 2	1,3	5,9	**5,9**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,6**			hoch			
132	HE	B27-G30-HE	B 027		OU Neu Eichenberg/ -Hebenshausen		N 2	1,6	15,8	**15,7**	0,0	0,1		VEA	**WB**	**1,0**						
133	HE	B37-G10-HE	B 037		OU Neckarsteinach		N 2	1,9	88,5	**88,5**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,1**						
134	HE	B38-G10-HE-T3-HE	B 038		OU Fürth (Odw.)		N 2	4,2	34,5	**34,5**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,2**			hoch			
135	HE	B44-G10-HE	B 044		OU Lampertheim		N 2	6,5	33,5	**33,5**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,8**			hoch			
136	HE	B45-G20-HE	B 045		Niddatal/Kaichen	Niddatal/Ilbenstadt	N 2	6,2	29,5	**29,5**	0,0	0,0			**WB**	**1,3**			hoch			
137	HE	B45-G20-HE-T1-HE	B 045		OU Niddatal/Kaichen		N 2							OP					hoch			
138	HE	B45-G20-HE-T2-HE	B 045		OU Niddatal/Ilbenstadt		N 2							OP								
139	HE	B054-G20-HE	B 054		Hadamar	Dornburg	N 2	9,1	47,0	**47,0**	0,0	0,0	1		**WB**	**2,1**			hoch			
140	HE	B054-G20-HE-T01-HE	B 054		Hadamar	Oberzeuzheim	N 2							OP					hoch			
141	HE	B054-G20_HE-T02-HE	B 054		OU Langendernbach		N 2							OP					hoch			
142	HE	B054-G20-HE-T03-HE	B 054		OU Elbtal		N 2							OP					hoch			
143	HE	B62-G60-HE-TH-T1-HE	B 062		OU Philipsthal/ Heimboldshausen		N 2	2,0	35,0	**35,0**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,8**			hoch			
144	HE	B251-G10_HE	B 251		OU Willingen		N 2	1,3	19,0	**19,0**	0,0	0,0		VU	**WB**	**1,0**			hoch			
145	HE	B251-G20-HE-T01-HE	B 251		OU Meineringhausen		N 2	3,8	10,4	**10,4**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,2**			hoch			
146	HE	B253-G20-HE-T01-HE	B 253		OU Geismar		N 2	2,1	9,2	**9,2**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,0**			hoch			
147	HE	B253-G40-HE	B 253		T-OU Melsungen		N 2	1,6	16,3	**16,3**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,0**						
148	HE	B254-G10-HE	B 254		OU Alsfeld/Eudorf		N 2	2,4	13,7	**13,7**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,4**			hoch			
149	HE	B254-G30-HE	B 254		OU Wabern/Unshausen	und OU Wabern/Hebel	N 2	5,1	18,4	**18,4**	0,0	0,0		VP	**WB**	**2,9**						
150	HE	B254-G40-HE-T1-HE	B 254		OU Lauterbach/Reuters		N 2	1,5	6,5	**6,5**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,4**						

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-beseitigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
151	HE	B254-G40-HE-T5-HE	B 254		OU Großenlüder/Müs		N 2	1,6	7,8	**7,8**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,4**						
152	HE	B255-G10-HE	B 255		OU Gladenbach		N 2	3,8	73,6	**73,6**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,4**			hoch			
153	HE	B260-G10-HE-T1-HE	B 260		OU Eltville/Martinsthal		N 2	1,6	19,1	**19,1**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,7**			hoch			
154	HE	B275-G10-HE	B 275		Verlegung bei Bad Schwalbach		N 2	1,6	9,9	**9,9**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,0**						
155	HE	B275-G50-HE	B 275		OU Lauterbach/Blitzenrod		N 2	4,1	14,4	**14,4**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,6**						
156	HE	B276-G10-HE	B 276		OU Brachtal Schlierbach		N 2	3,0	18,0	**18,0**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,5**						
157	HE	B426-G10-HE	B 426		OU Reinheim		N 2	1,9	6,6	**6,6**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,3**						
158	HE	B451-G10-HE	B 451		OU Witzenhausen		N 2	4,4	32,1	**32,1**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,1**	hoch		hoch			
159	HE	B454-G20-HE	B 454		OU Neukirchen/Asterode		N 2	2,3	11,5	**11,5**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,6**	hoch					
160	HE	B455-G30-HE	B 455		OU Nidda/Borsdorf		N 2	1,2	5,9	**5,9**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,8**			hoch			
161	HE	B455-G40-HE	B 455		OU Wiesbaden-Fichten	B54	E 4	3,2	37,1	**27,4**	9,7	0,0		OP	**WB**	**1,3**						
162	HE	B489-G10-HE	B 489		Hungen	AS Wölfersheim	N 2	3,5	17,4	**17,4**	0,0	0,0			**WB**	**1,9**	hoch		hoch			
163	HE	B489-G10-HE-T1-HE	B 489		OU Inheiden		N 2							OP					hoch			
164	HE	B489-G10-HE-T2-HE	B 489		OU Utphe		N 2							OP			hoch		hoch			
165	HE	B521-G10-HE	B 521		Schöneck	Büdesheim	N 2	3,4	15,2	**15,2**	0,0	0,0		OP	**WB**	**3,2**						
Gesamtvolumen Weiterer Bedarf									**2886,5**	**1430,5**	**1455,9**	**0,1**										

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutz-fachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Mecklenburg-Vorpommern																						
Laufende und fest disponierten Projekte																						
1	MV		A 014		A 24	Grabow	N 4	16,2	11,7	**11,7**	0,0	0,0	0		**FD**							unter Verkehr
2	MV		A 014		Grabow	LGr.MV/BB	N 4	9,8	80,9	**80,9**	0,5	0,0	0		**FD**							in Bau
3	MV		B 096		OU Neubrandenburg		N 2	3,5	40,6	**40,6**	0,0	0,0	1		**FD**							in Bau
4	MV		B 096n		AS Samtens-O	Bergen	N 3	20,5	62,3	**62,3**	0,0	0,0	1		**FD**							in Bau
5	MV		B 198		OU Mirow		N 2	6,0	26,0	**26,0**	0,0	0,0			**FD**							zugesagter Neubeginn
6	MV		B 321		BAB-Zubringer Schwerin		E 4	2,0	19,0	**19,0**	0,0	0,0	1		**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts
Gesamtvolumen der Laufenden und fest disponierten Projekte									**240,5**	**240,5**	**0,5**	**0,0**										
Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB)																						
7	MV	B96_B104_B197-G20-MV	B 096		Weisdin	Warlin	N 2	8,4	37,9	**37,9**	0,0	0,0	1		**VB**	**4,0**	hoch	hoch				
8	MV	B96_B104_B197-G20-MV-T1-MV	B 096		OU Weisdin		N 2							VP			hoch	hoch				
9	MV	B96_B104_B197-G20-MV-T2-MV	B 096		OU Usadel		N 2							VP			hoch	hoch				
10	MV	B96_B104_B197-G20-MV-T3-MV	B 096		OU Warlin		N 2							VP				hoch				
11	MV	B104-G10-MV-T3-MV	B 104		OU Schwerin		N 2	3,9	33,0	**26,0**	7,0	0,0		VP	**VB**	**1,6**	hoch					
12	MV	B104-G20-MV	B 104		OU Sternberg		N 2	3,8	9,6	**9,6**	0,0	0,0		OP	**VB**	**6,3**	hoch		hoch			
13	MV	B105-G10-MV	B 105		OU Mönchhagen		N 3	9,6	35,0	**35,0**	0,0	0,0		OP	**VB**	**6,4**			hoch			
14	MV	B110-G10-MV	B 110		OU Dargun		N 2	3,2	6,7	**6,7**	0,0	0,0		LB	**VB**	**7,2**						
15	MV	B111-G10-MV	B 111		Lühmannsdorf	Wolgast	N 2	10,2	99,9	**97,3**	0,0	2,6			**VB**	**3,2**	hoch					
16	MV	B111-G10-MV-T1-MV	B 111		OU Lühmannsdorf		N 2							OP								
17	MV	B111-G10-MV-T2-MV	B 111		OU Wolgast		N 2							VEG			hoch					
18	MV	B189n-G30-MV-BB	B 189n		Mirow	AS Wittstock/Dosse (A 19)	N 2	11,0	14,0	**14,0**	0,0	0,0		VEG	**VB**	**1,8**	hoch					Teil ist zugesagter Neubeginn
19	MV	B191_B321-G10-MV	B 191	B 321	OU Parchim		N 2	12,0	32,7	**32,7**	0,0	0,0			**VB**	**4,1**	hoch					
20	MV	B191_B321-G10-MV-T1-MV	B 191	B 321	N-OU Parchim		N 2							VP			hoch					

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-beseitigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
21	MV	B191_B321-G10-MV-T2-MV	B 191	B 321	SW-OU Parchim		N 2							VP								
22	MV	B191-G20-MV	B 191		OU Plau		N 2	2,7	10,3	**10,3**	0,0	0,0		PA	**VB**	**1,4**			hoch			
23	MV	B192-G20-MV	B 192		OU Klink		N 2	3,8	12,1	**12,1**	0,0	0,0	1	VP	**VB**	**2,5**			hoch			
24	MV	B196-G10-MV	B 196		OU Bergen		N 2	5,2	16,1	**15,5**	0,0	0,6		LBA	**VB**	**4,1**						
25	MV	B321-G10-MV	B 321		Bandenitz	Warsow	N 2	5,1	8,9	**8,9**	0,0	0,0	1		**VB**	**6,0**						
26	MV	B321-G10-MV-T1-MV	B 321		OU Bandenitz		N 2							OP								
27	MV	B321-G10-MV-T2-MV	B 321		OU Warsow		N 2							OP								
Gesamtvolumen des Vordringlichen Bedarfs									**316,2**	**306,0**	**7,0**	**3,2**										
Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)																						
28	MV	B104-G10-MV-T1-MV	B 104		OU Lützow		N 2	4,8	9,5	**9,5**	0,0	0,0	1	OP	**WB***	**7,3**			hoch			
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht									**9,5**	**9,5**	**0,0**	**0,0**										
Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf (WB)																						
29	MV	B5-G10-MV	B 005		OU Ludwigslust		N 2	5,9	13,3	**13,3**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,9**						
30	MV	B104-G30-MV-N	B 104		OU Pasewalk		N 2	5,2	26,3	**26,3**	0,0	0,0		VP	**WB**	**2,5**						
31	MV	B109-G10-MV	B 109		Belling	Jatznick	N 2	7,6	18,4	**18,4**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,6**						
32	MV	B192-G10-MV	B 192		OU Goldberg		N 2	2,3	15,3	**15,3**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,2**	hoch		hoch			
33	MV	B194-G10-MV	B 194		OU Stavenhagen		N 2	2,1	4,3	**4,3**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,7**						
34	MV	B394n-G10-MV	B 394		OU Zurow		N 2	3,4	9,2	**9,2**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,1**						
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs									**86,8**	**86,8**	**0,0**	**0,0**										

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-beseitigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Niedersachsen																						
Laufende und fest disponierten Projekte																						
1	NI		A 001		AK Bremen	AD Buchholz	E 6	-	706,2	**282,5**	423,7	0,0	0		**FD**							Refinanzierung ÖPP-Projekt
2	NI		A 007		AD Walsrode	AS Fallingbostel	E 6	8,0	58,3	**23,8**	34,5	0,0	0		**FD**							zugesagter Neubeginn
3	NI		A 007		AS Göttingen	AD Salzgitter	E 6	29,2	644,1	**257,6**	386,5	0,0	0		**FD**							ÖPP-Projekt laufendes Vergabeverfahren
4	NI		A 026		Horneburg (K 36n)	Rübke	N 4	14,1	156,1	**156,1**	0,0	0,0	1		**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts/ Abschnitt Buxtehude-L 235 Bauvorbereitung/in Bau
5	NI		A 033	B 051	AS Osnabrück/Schinkel	AS Osnabrück/Belm - OU Belm	N 4	6,7	50,0	**50,0**	0,0	0,1	1		**FD**							in Bau
6	NI		B 001		OU Coppenbrügge und Marienau		N 2	6,3	33,0	**33,0**	0,0	0,0			**FD**							zugesagter Neubeginn
7	NI		B 003		OU Hemmingen		N 2/4	7,5	43,9	**43,9**	0,0	0,7			**FD**							2014 zugesagter Neubeginn
8	NI		B 061		OU Barenburg		N 2	3,3	8,5	**8,5**	0,0	0,0			**FD**							zugesagter Neubeginn
9	NI		B 064	B 240	OU Negenborn		N 3	3,8	16,5	**16,5**	0,0	0,0	1		**FD**							zugesagter Neubeginn
10	NI		B 210		Verlegung s Emden		N 2	1,4	23,0	**23,0**	0,0	0,0			**FD**							zugesagter Neubeginn
11	NI		B 211		OU Mittelort	Brake	N 2	7,5	27,5	**27,5**	0,0		1		**FD**							in Bau
12	NI		B 212		OU Berne		N 2	9,8	16,6	**16,6**	0,0	0,0			**FD**							in Bau
13	NI		B 240		OU Eschershausen		N 2	5,9	21,0	**21,0**	0,0	0,0	1		**FD**							zugesagter Neubeginn
14	NI		B 241		Bollensen	Volpriehausen	N 2/3	4,7	32,8	**32,8**	0,0	0,0			**FD**							zugesagter Neubeginn
15	NI		B 243		s Bad Sachsa	Lgr. NI/TH	N 3	3,7	22,9	**22,9**	0,0	0,0	1		**FD**							zugesagter Neubeginn
16	NI		B 403		OU Nordhorn	mit Querspange (B 213)	N 2	8,6	24,1	**24,1**	0,0	1,9			**FD**							Bauvorbereitung/in Bau
Gesamtvolumen der Laufenden und fest disponierten Projekte									**1884,5**	**1039,8**	**844,7**	**2,7**										
Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB) und Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E)																						
17	NI	A1-G50-NI	A 001		AD Ahlhorner Heide	AK Lotte/Osnabrück	E 6	29,2	141,3	**42,9**	97,0	1,4	0		**VB-E**	**2,1**				ja		6-streifiger Netzschluss
18	NI	A1-G50-NI-T1-NI	A 001		AS Lohne/Dinklage	AS Neuenkirchen/Vörden	E 6							PE						ja		

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
19	NI	A1-G50-NI-T2-NI	A 001		AS Neuenkirchen/Vörden	AS Bramsche	E 6							PA						ja		
20	NI	A2-G11-NI-T3-NI	A 002		AS Hannover-Herrenhausen	AD Hannover-W	E 8	2,6	48,0	**15,8**	32,2	0,0	0	OP	**VB-E**	**>10**				ja		tlw. TSF geplant
21	NI	A2-G11-NI-T4-NI	A 002		AD Hannover-W		KN	0,5	18,9	**18,9**	0,0	0,0	0	OP	**VB-E**	**>10**				ja		
22	NI	A2-G11-NI-T6-NI	A 002		AK Hannover-Buchholz (A37)		KN	0,5	8,5	**8,5**	0,0	0,0	0	OP	**VB-E**	**>10**				ja		
23	NI	A7-G10-NI	A 007		AS Soltau-O	AS Fallingbostel	E 6	24,2	197,1	**79,7**	117,4	0,0	0	VE/PA	**VB**	**1,4**						6-streifiger Netzschluss
24	NI	A7-G30-NI-T1-NI	A 007		AS Hildesheim	AD Salzgitter	E 6	14,1	86,7	**20,9**	65,8	0,0		VE	**VB-E**	**2,8**				ja		6-streifiger Netzschluss
25	NI	A20-G10-NI-SH	A 020		AD A28/A20 (Westerstede)	Hohenfelde (A 23) mit A 26	N 4	161,0	2588,9	**2584,2**	4,7	0,0	1	VEG	**VB**	**1,9**	hoch	hoch				Hinterlandanbindung Seehäfen/ Raumordnung
26	NI	A27-G10-HB-NI	A 027		AK Bremen	AS HB-Überseestadt	E 6	2,0	11,4	**2,4**	9,0	0,0	0	OP	**VB-E**	**4,0**				ja		
27	NI	A30-G10-NI-NW	A 030		AK Lotte/Osnabrück	AK Osnabrück-S	E 6	10,4	137,1	**54,6**	82,5	0,0	0		**VB-E**	**4,8**				ja		
28	NI	A30-G10-NI-NW-T2-NI	A 030		ö AK Lotte/Osnabrück (Lgr. NI/NW)	AK Osnabrück-S	E 6							VE						ja		
29	NI	A30-G10-NI-NW-T3-NI	A 030	A 033	AK Osnabrück-S		KN							OP						ja		
30	NI	A33-G10-NI	A 033		Osnabrück/N (A 1)	Osnabrück/Belm	N 4	9,4	87,0	**87,0**	0,0	0,0	1	LB	**VB**	**3,8**	hoch					Fertigstellung begonnener BAB
31	NI	A39-G10-NI	A 039		AS Lüneburg-N (B 216)	AS Weyhausen (B 188)	N 4	106,3	1083,1	**1051,6**	31,5	0,0	1	VE	**VB**	**2,1**	hoch	hoch				Hinterlandanbindung Seehäfen/ Raumordnung
32	NI	B1-G10-NI-NW-T3-NI	B 001	B 217	S-OU Hameln		N 2	7,3	121,4	**121,3**	0,0	0,1		PF	**VB**	**3,4**						
33	NI	B1-G30-NI	B 001		OU Einum/Bettmar		N 2	4,0	13,5	**13,5**	0,0	0,0		OP	**VB**	**4,4**						
34	NI	B3-G10-NI	B 003		OU Elstorf		N 2	3,6	13,7	**13,7**	0,0	0,0		OP	**VB**	**5,3**						
35	NI	B3-G30-NI	B 003		Ehlershausen	Groß Hehlen	N 2/4	24,0	100,0	**100,0**	0,0	0,0	1		**VB**	**9,3**	hoch		hoch			
36	NI	B3-G30-NI-T1-NI	B 003		OU Groß Hehlen		N 2/3							VE								
37	NI	B3-G30-NI-T2-NI	B 003		OU Celle (Nordteil)		N 3							VEA								
38	NI	B3-G30-NI-T3-NI	B 003		OU Celle (Mittelteil)		N 3/4							PF					hoch			
39	NI	B4-G20-NI	B 004		n Gifhorn (B 188)	AK Braunschweig-Nord	N 4+E 4	20,6	105,8	**105,8**	0,0	0,0	1		**VB**	**7,1**				ja		
40	NI	B4-G20-NI-T1-NI	B 004		n Rötgesbüttel	AS Meinerzhagen	N 4							VEG					hoch			
41	NI	B4-G20-NI-T2-NI	B 004		AS Braunschweig-Wenden	s Meine	E 4							OP						ja		
42	NI	B6n-G11-HB-NI-T2-NI	B 006n		Lgr. HB/NI	Bremen/Brinkum	N 4	2,5	26,7	**26,7**	0,0	0,0		OP	**VB**	**7,1**			hoch			
43	NI	B51-G10-NI	B 051		OU Twistringen		N 3	7,7	25,5	**25,5**	0,0	0,0		OP	**VB**	**4,8**						
44	NI	B51-G50-NI	B 051		OU Bad Iburg		N 2	7,0	57,2	**57,2**	0,0	0,0		OP	**VB**	**7,5**			hoch			

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-besei-tigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
45	NI	B3/B240/B64-G10-NI-T6-NI	B 064		W-OU Eschershausen		N 3	3,7	22,2	**22,2**	0,0	0,0	1	LBA	**VB**	**4,0**						
46	NI	B65-G20-NI	B 065		ö Bückeburg	ö Vehlen	N 2	2,6	12,4	**12,4**	0,0	0,0		OP	**VB**	**4,3**			hoch			
47	NI	B65-G30-NI	B 065		OU Nienstädt/Sülbeck		N 2	5,5	23,0	**23,0**	0,0	0,0		LB	**VB**	**7,1**						
48	NI	B65-G60-NI	B 065		ö Sehnde	w Peine	N 2	19,1	66,1	**66,1**	0,0	0,0		OP	**VB**	**3,0**			hoch			
49	NI	B65-G70-NI	B 065		OU Dungelbeck		N 2	3,0	9,4	**9,4**	0,0	0,0		OP	**VB**	**7,4**						
50	NI	B71-G20-NI	B 071		OU Zeven		N 2	3,3	9,8	**9,8**	0,0	0,0		OP	**VB**	**3,4**						
51	NI	B71-G50-NI	B 071		w Uelzen	B 4n	N 2	3,7	14,4	**14,4**	0,0	0,0		OP	**VB**	**5,1**	hoch					
52	NI	B73-G20-NI-T1-NI	B 073		Otterndorf	Cadenberge	N 2	9,5	29,6	**29,6**	0,0	0,0		VE	**VB**	**4,8**						
53	NI	B73-G20-NI-T2-NI	B 073		OU Cadenberge		N 2	8,5	24,1	**24,1**				VE	**VB**	**6,8**			hoch			
54	NI	B74-G10-NI	B 074		OU Ritterhude		N 2	4,6	27,9	**27,9**	0,0	0,0		LBA	**VB**	**>10**	hoch					
55	NI	B75-G10-NI	B 075		OU Scheeßel		N 2	4,8	15,1	**15,1**	0,0	0,0		VE	**VB**	**4,1**						
56	NI	B79-G20-NI	B 079		OU Wolfenbüttel		N 2	9,8	34,7	**34,7**	0,0	0,0		OP	**VB**	**4,8**						
57	NI	B83-G10-NI	B 083		OU Steinbergen		N 2	2,1	9,1	**9,1**	0,0	0,0		OP	**VB**	**>10**			hoch			
58	NI	B83-G40-NI	B 083		OU Grohnde		N 2	3,1	10,8	**10,8**	0,0	0,0		OP	**VB**	**4,6**			hoch			
59	NI	B191-G10-NI	B 191		OU Eschede		N 2	4,4	15,4	**15,4**	0,0	0,0	1	OP	**VB**	**3,2**			hoch			
60	NI	B210-G10-NI	B 210		AS Riepe (A 31)	n Aurich	N 2/3	33,6	114,2	**114,2**	0,0	0,0	1		**VB**	**3,9**	hoch		hoch			
61	NI	B210-G10-NI-T1-NI	B 072		Georgsheil (B 72)	Bangstede	N 2							OP			hoch					
62	NI	B210-G10-NI-T2-NI	B 210		OU Aurich		N 2/3							VE					hoch			
63	NI	B210-G10-NI-T3-NI	B 210		Aurich	Riepe (A 31)	N 3							VE					hoch			
64	NI	B212-G21-NI-HB-T2-NI	B 212n		Harmenhausen (L 875)	Lgr. NI/HB	N 2	12,2	69,8	**69,8**	0,0	0,0		VE	**VB**	**4,5**	hoch		hoch			
65	NI	B213-G10-NI	B 213	E 233	AS Meppen (A 31)	AS Cloppenburg (A 1)	N 4+E 4	76,7	719,1	**715,9**	0,0	3,2	1	VE	**VB**	**2,1**	hoch	hoch				Netzschluss A1 - NL
66	NI	B213-G10-NI-T1-NI	B 213		AS Meppen (A 31)	Meppen (B 70)	N 4+E 4							VE			hoch					
67	NI	B213-G10-NI-T2-NI	B 213		Meppen (B 70)	w Haselünne	N 4+E 4							VP			hoch					
68	NI	B213-G10-NI-T3-NI	B 213		w Haselünne	Kgr. Emsland/Cloppenburg	N 4+E 4							VP								
69	NI	B213-G10-NI-T4-NI	B 213		Kgr. Emsland/Cloppenburg	ö Löningen (OU Löningen)	N 4+E 4							VP								

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-beseitigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
70	NI	B213-G10-NI-T5-NI	B 213		ö Löningen	ö Lastrup (OU Lastrup)	E 4							VE								
71	NI	B213-G10-NI-T6-NI	B 213		ö Lastrup	Cloppenburg (B 68)	E 4							VE								
72	NI	B213-G10-NI-T7-NI	B 072		Cloppenburg (B 68)	AS Cloppenburg (A 1)	E 4							VE								
73	NI	B213-G20-NI	B 213		Verlegung bei Lohne		N 2	1,9	8,4	**8,4**	0,0	0,0		OP	**VB**	**>10**						
74	NI	B213-G30-NI	B 213		OU Bawinkel		N 2	3,9	13,1	**13,1**	0,0	0,0		OP	**VB**	**5,9**			hoch			
75	NI	B214-G70-NI	B 214		OU BS-Watenbüttel		N 4	1,8	10,3	**10,3**	0,0	0,0		OP	**VB**	**>10**						
76	NI	B214-G50-NI-T4-NI	B 215		Rohrsen	Nienburg	N 2	7,5	28,6	**28,6**	0,0	0,0		LB	**VB**	**>10**						
77	NI	B215-G20-NI	B 215		OU Landesbergen		N 2	4,0	17,8	**17,8**	0,0	0,0		OP	**VB**	**3,3**			hoch			
78	NI	B215-G30-NI	B 215		OU Leese		N 2	5,4	23,6	**23,6**	0,0	0,0		UVS	**VB**	**4,8**			hoch			
79	NI	B248/B216-G10-NI-T1-NI	B 216		OU Barendorf		N 2	3,0	8,7	**8,7**	0,0	0,0		OP	**VB**	**9,1**			hoch			
80	NI	B248/B216-G10-NI-T2-NI	B 216		OU Bavendorf		N 2	2,2	6,0	**6,0**	0,0	0,0		OP	**VB**	**5,1**						
81	NI	B218-G20-NI	B 218		OU Ueffeln		N 2	2,2	6,9	**6,9**	0,0	0,0		OP	**VB**	**5,4**						
82	NI	B238-G10-NW-NI-T3-NI	B 238		OU Möllenbeck		N 2	1,8	7,7	**7,7**	0,0	0,0		OP	**VB**	**4,5**			hoch			
83	NI	B238-G10-NW-NI-T4-NI	B 238		OU Steinbergen		N 2/4	1,5	16,1	**16,1**	0,0	0,0		OP	**VB**	**4,5**	hoch		hoch			
84	NI	B239-G10-NI	B 239		OU Wagenfeld		N 2	4,2	11,2	**11,2**	0,0	0,0		OP	**VB**	**3,3**			hoch			
85	NI	B3/B240/B64-G10-NI-T3-NI	B 240	B 003	n Marienhagen	Weenzen (L 462)	N 2	3,6	39,4	**39,4**	0,0	0,0	1	VEG	**VB**	**1,8**						Netzschluss mit Marienhagen
86	NI	B247-G10-NI-TH-T1-NI	B 247		N-OU Duderstadt		N 2	5,8	20,3	**20,3**	0,0	0,0		LB	**VB**	**1,1**						
87	NI	B247-G10-NI-TH-T2-NI	B 247		S-OU Duderstadt		N 2	3,3	33,8	**33,8**	0,0	0,0		VEG	**VB**	**2,0**						
88	NI	B248/B216-G10-NI-T5-NI	B 248		OU Dannenberg	(B 216/B 248)	N 2	3,6	11,3	**11,3**	0,0	0,0		OP	**VB**	**4,7**			hoch			
89	NI	B248/B216-G10-NI-T6-NI	B 248		OU Schaafhausen		N 2	2,4	8,1	**8,1**	0,0	0,0		OP	**VB**	**7,5**						
90	NI	B248/B216-G10-NI-T7-NI	B 248		OU Jameln		N 2	2,8	8,2	**8,2**	0,0	0,0		OP	**VB**	**4,4**						
91	NI	B248/B216-G10-NI-T8-NI	B 248		OU Grabow		N 2	1,8	5,1	**5,1**	0,0	0,0		OP	**VB**	**6,6**						
92	NI	B248-G10-NI	B 248		OU Brome		N 2	5,1	9,0	**9,0**	0,0	0,0		VE	**VB**	**5,4**						
93	NI	B248-G20-NI	B 248		OU Lobmachtersen		N 2	2,1	6,9	**6,9**	0,0	0,0		OP	**VB**	**3,1**			hoch			
94	NI	B248-G30-NI	B 248		OU Beinum		N 2	2,7	8,6	**8,6**	0,0	0,0		OP	**VB**	**3,4**			hoch			
95	NI	B322/B439-G10-NI-T1-NI	B 322		OU Groß Mackenstedt		N 2	1,5	5,3	**5,3**	0,0	0,0		OP	**VB**	**>10**			hoch			
96	NI	B408-G20-NI	B 408		Haren	Emmeln	N 2	2,9	12,0	**12,0**	0,0	0,0		OP	**VB**	**>10**			hoch			

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-besei-tigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
97	NI	B436-G10-NI	B 436		OU Friedeburg		N 2	1,7	5,6	**5,6**	0,0	0,0		OP	**VB**	**4,7**			hoch			
98	NI	B441-G10-NI	B 441		OU Loccum		N 2	4,0	12,5	**12,5**	0,0	0,0		OP	**VB**	**4,1**						
99	NI	B441-G30-NI	B 441		OU Wunstorf		N 2/3	6,5	32,4	**32,4**	0,0	0,0		PE	**VB**	**>10**			hoch			
100	NI	B442-G20-NI	B 442		NW-OU Hachmühlen		N 2	1,5	3,9	**3,9**	0,0	0,0		OP	**VB**	**4,7**			hoch			
101	NI	B443-G20-NI	B 443		OU Koldingen		N 2	2,6	8,9	**8,9**	0,0	0,0		OP	**VB**	**>10**	hoch		hoch			
Gesamtvolumen des Vordringlichen Bedarfs und Vordringlichen Bedarfs Engpassbeseitigung									**6488,6**	**6043,8**	**440,1**	**4,7**										
Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)																						
102	NI	A1-G20-NI	A 001		AD Horster Dreieck (A 7)	AD Buchholz (A 261)	E 6	11,4	58,0	**20,1**	37,9	0,0	0	OP	**WB***	**1,4**				ja		
103	NI	A1-G30-NI-HB-T1-NI	A 001		Lgr. HB/NI	AS Bremen/Brinkum	E 8	1,0	12,6	**5,0**	7,6	0,0	0	OP	**WB***	**6,2**						
104	NI	A1-G30-NI-HB-T2-NI	A 001		AS Bremen/Brinkum	AD Stuhr	E 8	6,0	70,3	**27,4**	42,9	0,0	0	OP	**WB***	**6,2**						
105	NI	A1-G30-NI-HB-T3-HB	A 001		AK Bremen	Lgr. HB/NI	E 8	2,3	16,7	**4,5**	12,2	0,0	0	OP	**WB***	**6,2**				ja		
106	NI	A1-G20-HH-SH-NI-T05-NI	A 001		Lgr. HH/NI	Horster Dreieck	E 8	5,6	63,0	**24,9**	38,1	0,0	0	OP	**WB***	**4,2**				ja		TSF geplant
107	NI	A1-G40-NI	A 001		AD Stuhr	AD Ahlhorner Heide	E 6	35,2	203,5	**56,5**	147,0	0,0	0	OP	**WB***	**2,1**						
108	NI	A21-G20-SH-NI-T3-SH-NI	A 021		AD Geesthacht (A 25)	AS Rönne	N 4+E 4	1,2	40,1	**40,1**	0,0	0,0	1	OP	**WB***	**3,8**	hoch					
109	NI	A21-G20-SH-NI-T4-NI	A 021		AS Rönne	AD Handorf (A 39)	N 4+E 4	12,0	153,6	**126,2**	27,4	0,0	1	OP	**WB***	**3,8**						
110	NI	B1-G10-NI-NW	B 001		Barntrup	w Elze (B 3)	N 2	11,8	41,5	**41,7**	0,0	0,2			**WB***	**3,4**	hoch					
111	NI	B1-G10-NI-NW-T1-NI-NW	B 001		OU Reher		N 2							OP					hoch			
112	NI	B1-G10-NI-NW-T2-NI	B 001		OU Groß Berkel		N 2							OP								
113	NI	B1-G10-NI-NW-T5-NI	B 001		s Marienau	sw Mehle	N 2							OP								
114	NI	B1-G21-NI	B 001		w Elze (B 3)	Hildesheim - Himmelsthür	N 2+E 4	13,1	89,0	**89,0**	0,0	0,0	1		**WB***	**5,0**	hoch					
115	NI	B1-G21-NI-T1-NI	B 001		N-OU Elze		N 2							OP								
116	NI	B1-G21-NI-T2-NI	B 001		OU Burgstemmen		N 2							OP								
117	NI	B1-G21-NI-T3-NI	B 001		OU Mahlerten		N 2							OP								
118	NI	B1-G21-NI-T4-NI	B 001		w Heyersum	ö Gr. Escherde	E 4							OP								
119	NI	B1-G21-NI-T5-NI	B 001		OU Hildesheim-Himmelsthür		N 4							LBV			hoch					
120	NI	B3/B240/B64-G10-NI-T1-NI	B 003		OU Wülfingen		N 2	1,9	5,9	**5,9**	0,0	0,0		OP	**WB***	**2,9**						

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-beseitigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
121	NI	B3-G20-NI	B 003		OU Bergen		N 2	4,4	15,6	**15,6**	0,0	0,0	1	OP	**WB***	**5,4**						
122	NI	B3-G40-NI	B 003		OU Ammensen		N 2	2,0	5,4	**5,4**	0,0	0,0		OP	**WB***	**4,1**						
123	NI	B6-G20-NI	B 006		Hann.-Stöcken (K 321)	Stöck	N 2	2,1	64,0	**64,0**	0,0	0,0		OP	**WB***	**6,3**						
124	NI	B51-G20-NI	B 051		OU Barnstorf		N 2	6,1	19,9	**19,9**	0,0	0,0		VP	**WB***	**4,1**						
125	NI	B51-G40-NI	B 051		Ostercappeln	Belm	N 4	3,8	23,9	**23,9**	0,0	0,0		OP	**WB***	**3,3**						
126	NI	B51-G51-NI	B 051		s Bad Iburg (B 51)	Hilter (A 33)	N 2	9,7	41,4	**41,4**	0,0	0,0		OP	**WB***	**4,3**			hoch			
127	NI	B65-G10-NW-NI-T1-NI	B 065		OU Bad Essen/Wehrendorf		N 2	13,3	59,1	**59,1**	0,0	0,0		OP	**WB***	**3,8**			hoch			
128	NI	B65-G41-NI	B 065		w Nordgoltern	ö Everloh	N 2	10,8	39,1	**39,1**	0,0	0,0		OP	**WB***	**8,7**						
129	NI	B65-G50-NI	B 065		OU Ilten		N 2	4,0	12,2	**12,2**	0,0	0,0		OP	**WB***	**10,0**			hoch			
130	NI	B71-G30-NI	B 071		OU Soltau		N 2	7,5	27,4	**27,4**	0,0	0,0		OP	**WB***	**5,7**						
131	NI	B72-G10-NI	B 072		OU Hesel		N 2	4,4	14,1	**14,1**	0,0	0,0		OP	**WB***	**4,0**			hoch			
132	NI	B73-G20-NI-T3-NI	B 073		Cadenberge	Drochtersen (A 20/A 26)	N 3/4	20,8	96,2	**96,2**	0,0	0,0		OP	**WB***	**6,8**						
133	NI	B75-G20-NI	B 075		OU Tostedt - Wistedt		N 2	6,9	22,7	**22,7**	0,0	0,0		OP	**WB***	**2,4**						
134	NI	B188-G10-NI-T1-NI	B 188		OU Ahnsen		N 2	2,4	8,7	**8,7**	0,0	0,0	1	OP	**WB***	**4,0**			hoch			
135	NI	B188-G20-NI-T1-NI	B 188		A 39	L 322	E 4	4,7	34,3	**34,3**	0,0	0,0		OP	**WB***	**3,5**				ja		
136	NI	B190n-G10-ST-NI-T3-NI	B 190n		B 4	A 39	N 2	16,5	48,8	**48,8**	0,0	0,0	1	VE	**WB***	**1,6**		hoch				erst in Verbindung mit der A 39 notwendig, daher später zu realisieren
137	NI	B209-G20-NI	B 209		OU Walsrode		N 2	6,4	16,6	**16,6**	0,0	0,0		OP	**WB***	**5,2**			hoch			
138	NI	B212-G21-NI-HB-T1-NI	B 212		OU Elsfleth		N 2	6,0	27,6	**27,6**	0,0	0,0		OP	**WB***	**4,5**			hoch			
139	NI	B3/B240/B64-G10-NI-T2-NI	B 240		OU Eime	(W Eime - B 3)	N 2	4,6	14,4	**14,4**	0,0	0,0	1	LBA	**WB***	**1,2**						
140	NI	B3/B240/B64-G10-NI-T4-NI	B 240		Fölziehausen	Eschershausen	N 2	3,0	79,7	**79,7**	0,0	0,0	1	ROVB	**WB***	**1,2**	hoch					
141	NI	B241-G10-NI	B 241		OU Uslar		N 2	6,4	26,0	**26,0**	0,0	0,0		VE	**WB***	**1,1**						
142	NI	B403-G10-NI	B 403		OU Emlichheim		N 2	3,1	10,3	**10,3**	0,0	0,0		OP	**WB***	**2,2**			hoch			
143	NI	B437-G10-NI	B 437		OU Varel		N 2	5,7	26,0	**26,0**	0,0	0,0	1	OP	**WB***	**1,5**						
144	NI	B441-G20-NI	B 441		w Hagenburg		N 2	5,1	17,2	**17,2**	0,0	0,0		OP	**WB***	**3,8**			hoch			
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht									**1504,8**	**1191,9**	**313,1**	**0,2**										

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-besei-tigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf (WB)																						
145	NI	A2-G11-NI-T2-NI	A 002		AS Bad Nenndorf	AS Hannover-Herrenhausen	E 8	19,6	255,5	**84,3**	171,2	0,0	0	OP	**WB**	**1,6**				ja		tlw. TSF geplant
146	NI	A2-G11-NI-T5-NI	A 002		AD Hannover-W	AK Hannover-O	E 8	17,2	269,2	**88,8**	180,4	0,0	0	OP	**WB**	**1,0**				ja		tlw. TSF geplant
147	NI	A7-G20-NI-T1-NI	A 007		AD Walsrode	AD Hannover-N	E 8	31,1	237,0	**53,5**	183,5	0,0	0	OP	**WB**	**5,0**						TSF geplant
148	NI	B6-G10-NI	B 006		OU Syke		N 2	10,8	42,8	**42,8**	0,0	0,0		OP	**WB**	**3,2**						
149	NI	B27-G10-NI	B 027		ö Roringen	OU Waake	E 4	1,5	5,7	**5,7**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,4**						
150	NI	B27-G20-NI	B 027		OU Waake	B 446	E 4	2,8	16,4	**16,4**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,5**						
151	NI	B64-G30-NI	B 064		OU Mainzholzen		N 2	1,5	6,2	**6,2**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,5**	hoch					
152	NI	B64-G40-NI	B 064		OU Wenzen		N 2	2,8	11,0	**11,0**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,6**						
153	NI	B65-G40-NI	B 065		AS Bad Nenndorf	AS Hannover-Anderten	N 4+E 6	33,0	331,5	**331,5**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,1**						
154	NI	B71-G10-NI	B 071		OU Selsingen		N 2	5,5	20,1	**20,1**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,4**						
155	NI	B71-G40-NI	B 071		OU Munster		N 2	5,9	15,0	**15,0**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,9**	hoch					
156	NI	B71-G60-NI	B 071		OU Groß Liedern		N 2	2,5	10,7	**10,7**	0,0	0,0	1	OP	**WB**	**2,3**			hoch			
157	NI	B79-G30-NI	B 079		Verlegung s. Wolfenbüttel	A 395	N 2	9,1	53,6	**53,6**	0,0	0,0		OP	**WB**	**3,0**						
158	NI	B83-G10-NW-HE-NI-T3-NW-NI	B 083		Würgassen	Beverungen	N 2	3,7	22,7	**22,7**	0,0	0,0		VE	**WB**	**1,5**						
159	NI	B83-G20-NI	B 083		OU Deckbergen		N 2	4,3	18,6	**18,6**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,8**						
160	NI	B83-G30-NI	B 083		W-OU Hameln		N 2	1,5	10,6	**10,6**	0,0	0,0		OP	**WB**	**6,9**						
161	NI	B83-G50-NI-NW	B 083		OU Stahle		N 2	1,1	9,2	**9,2**	0,0	0,0		OP	**WB**	**3,0**						
162	NI	B188-G10-NI	B 188		Schillerslage (B 3)	AS Weyhausen (A 39)	N 2	10,6	32,9	**32,9**	0,0	0,0	1		**WB**	**4,0**	hoch		hoch			
163	NI	B188-G10-NI-T2-NI	B 188		OU Dannenbüttel		N 2							OP					hoch			
164	NI	B188-G10-NI-T3-NI	B 188		OU Osloß		N 2							OP					hoch			
165	NI	B188-G10-NI-T4-NI	B 188		OU Weyhausen		N 2							OP					hoch			
166	NI	B188-G20-NI-T2-NI	B 188		OU Vorsfelde		N 2	2,9	19,3	**19,3**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,9**	hoch					
167	NI	B190n-G10-ST-NI-T2-NI	B 190n		A 39	Lgr. NI/ST	N 3	3,2	12,0	**12,0**	0,0	0,0	1	VE	**WB**	**1,6**		hoch				
168	NI	B191-G20-NI	B 191		OU Stöcken		N 2	1,6	5,4	**5,4**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,0**						
169	NI	B209-G10-NI	B 209		OU Rethem		N 2	2,7	13,7	**13,7**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,0**	hoch		hoch			
170	NI	B209-G30-NI	B 209		OU Amelinghausen		N 2	3,5	9,9	**9,9**	0,0	0,0		OP	**WB**	**3,8**			hoch			

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
171	NI	B212-G10-NI	B 212		OU Ellwürden		N 2	1,8	11,0	**11,0**	0,0	0,0	1	OP	**WB**	**3,1**						
172	NI	B214-G10-NI	B 214		OU Fürstenau		N 3	7,5	26,3	**26,3**	0,0	0,0		OP	**WB**	**3,9**		hoch	hoch			
173	NI	B214-G20-NI	B 214		OU Schwagstorf		N 2	2,3	9,1	**9,1**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,1**		hoch	hoch			
174	NI	B214-G30-NI	B 214		OU Ankum		N 2	5,1	18,9	**18,9**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,9**		hoch	hoch			
175	NI	B214-G40-NI	B 214		OU Bersenbrück		N 2	2,6	11,9	**11,9**	0,0	0,0		OP	**WB**	**3,5**		hoch				
176	NI	B214-G50-NI-T1-NI	B 214		OU Steinfeld		N 2	6,4	20,6	**20,6**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,0**			hoch			
177	NI	B214-G50-NI-T2-NI	B 214		OU Rehden	Wetschen	N 2	6,8	22,7	**22,7**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,6**			hoch			
178	NI	B214-G50-NI-T3-NI	B 214		OU Borstel		N 2	3,2	10,6	**10,6**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,7**			hoch			
179	NI	B214-G50-NI-T5-NI	B 214		OU Steimbke		N 2	6,4	16,5	**16,5**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,5**			hoch			
180	NI	B214-G50-NI-T6-NI	B 214		OU Schwarmstedt		N 2	7,2	26,6	**26,6**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,2**	hoch		hoch			
181	NI	B248/B216-G10-NI-T3-NI	B 216		OU Oldendorf		N 2	1,8	6,0	**6,0**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,7**						
182	NI	B248/B216-G10-NI-T4-NI	B 216		OU Metzingen		N 2	2,4	7,0	**7,0**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,7**						
183	NI	B218-G10-NI	B 218		OU Merzen		N 2	2,6	7,9	**7,9**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,9**						
184	NI	B218-G30-NI	B 218		OU Venne		N 2	3,0	11,5	**11,5**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,1**						
185	NI	B240-G10-NI	B 240		OU Halle		N 2	1,8	6,7	**6,7**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,2**	hoch					
186	NI	B241-G30-NI	B 241		OU Hammenstedt	(Northeim - Katlenburg)	N 2	1,4	4,7	**4,7**	0,0	0,0		OP	**WB**	**3,4**						negative Intradependenzwirkung
187	NI	B241-G40-NI	B 241		OU Katlenburg		N 2	3,7	16,1	**16,1**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,4**						
188	NI	B241-G50-NI	B 241		OU Dorste		N 2	3,3	11,3	**11,3**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,5**						
189	NI	B242-G10-NI	B 242		OU Clausthal-Zellerfeld		N 2	3,3	9,0	**9,0**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,9**						
190	NI	B243-G30-NI-TH-T1-NI	B 243		OU Herzberg		N 3	8,5	45,3	**45,3**	0,0	0,0	1	OP	**WB**	**1,0**	hoch		hoch			
191	NI	B248/B216-G10-NI-T10-NI	B 248		OU Lübbow		N 2	2,6	8,1	**8,1**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,5**						
192	NI	B248/B216-G10-NI-T9-NI	B 248		OU Saaße		N 2	1,4	4,1	**4,1**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,5**						
193	NI	B248-G40-NI	B 248		A 39	A 395	E 4	4,9	36,5	**36,5**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,5**						
194	NI	B401-G10-NI	B 401		Dörpen	Bgr. D/NL	N 2	2,3	6,1	**6,1**	0,0	0,0		OP	**WB**	**3,4**						
195	NI	B322/B439-G10-NI-T2-NI	B 439		B 322	s Heiligenrode	N 2	4,0	11,4	**11,4**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,4**			hoch			
196	NI	B442-G10-NI	B 442		W-OU Neustadt am Rübenberge		N 2	6,3	18,9	**18,9**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,1**			hoch			
197	NI	B444-G10-NI	B 444		OU Groß Ilsede		N 2	4,0	13,2	**13,2**	0,0	0,0		OP	**WB**	**3,7**						
198	NI	B446-G10-NI	B 446		OU Lütgenrode		N 2	2,5	10,0	**10,0**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,5**						
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs									**1837,0**	**1301,9**	**535,1**	**0,0**										

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-beseitigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Nordrhein-Westfalen																						
Laufende und fest disponierten Projekte																						
1	NW		A 001		AS Münster-N	AK Lotte/Osnabrück	E 6	51,8	503,3	**201,3**	302,0	0,0	0		**FD-E**					ja		ÖPP-Vergabeverfahren in Vorbereitung
2	NW		A 001		AK Köln-W	AK Köln-N (incl.)	E 6	10,0	84,1	**48,0**	36,1	0,0	0		**FD**							in Bau
3	NW		A 001		Köln/Niehl	AK Leverkusen	E 8	6,2	860,0	**370,0**	490,0	0,0	0		**FD-E**					ja		Ersatzneubau
4	NW		A 001		AS Wermelskirchen	T+R-Anlage Remscheid	E 6	4,4	18,7	**7,7**	11,0	0,0	0		**FD**							in Bau
5	NW		A 003		AS Köln/Mülheim	AK Leverkusen (incl.)	E 8	8,0	221,4	**92,4**	129,0	0,0	0		**FD**							Fertigstellung des Gesamtpro-jekts/ Köln-Mülheim-Leverkusen Bauvorbereitung/in Bau
6	NW		A 030		AK Löhne	Rehme m Abzw. A 30 Richtung Rehme	N 4	9,5	35,6	**35,6**	0,0	0,0	0		**FD**							in Bau
7	NW		A 033		Bielefeld/Brackwede	AS Borgholzhausen (incl. Zubringer Ummeln)	N 4	20,0	159,1	**159,1**	0,0	0,0	0		**FD**							in Bau
8	NW		A 043		AK Herne	AS Recklinghausen/Herten	E 6	8,0	194,9	**82,7**	112,2	0,0	1		**FD**							in Bau
9	NW		A 044		Düsseldorf/Ratingen (A 3)	Velbert (B 227)	N 4	9,0	145,4	**145,4**	0,0	0,0	1		**FD**							in Bau
10	NW		A 044		Bochum (L705,Sheffieldring)	AK Bochum/Witten (A 43)	N 4	3,0	27,0	**27,0**	0,0	0,0	1		**FD**							in Bau
11	NW		A 045		AK Hagen (A 45)	AK Westhofen (A 1)	E 6	8,0	180,0	**72,0**	108,0	0,0	0		**FD-E**					ja		Vervollständigung
12	NW		A 046		AS Bestwig	Bestwig/ Nuttlar einschl. Zubringer B 480n	N 4	5,0	68,7	**68,7**	0,0	0,0	1		**FD**							in Bau
13	NW		A 046		Westring	AK Sonnborn (L 418)	E 6	2,0	33,9	**15,9**	18,0	0,0	0		**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts
14	NW		A 524	B 008	Duisburg/Serm (B 8)	AS Duisburg/Rahm mit B 8 OU Düsseldorf/Wittlaer (1.BA)	E 4	3,0	25,3	**25,3**	0,0	0,0	1		**FD**							in Bau
15	NW		B 051	B 481	OU Münster		N 2+E 4	3,0	88,6	**88,6**	0,0	0,0			**FD**							Bauvorbereitung/in Bau
16	NW		B 056		Gangelt	Heinsberg	N 2	6,6	11,1	**11,1**	0,0	0,0	1		**FD**							in Bau
17	NW		B 056		O-OU Düren		N 2	6,0	25,8	**25,8**	0,0	0,0			**FD**							in Bau
18	NW		B 056		OU Vettweiss/Soller		N 2	4,7	7,7	**7,7**	0,0	0,0			**FD**							in Bau
19	NW		B 058		OU Beckum		N 2	3,8	19,5	**19,5**	0,0	0,0			**FD**							in Bau
20	NW		B 062		Siegtalbrücke (A 45)	Mudersbacher Kreisel	N 2	3,1	21,4	**21,4**	0,0	0,0			**FD**							in Bau

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-beseitigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
21	NW		B 066		Hillegossen	Asemissen	N 4	2,1	18,1	**18,1**	0,0	0,0			**FD**							zugesagter Neubeginn
22	NW		B 066		OU Barntrup		N 2	6,0	30,0	**30,0**	0,0	0,0			**FD**							zugesagter Neubeginn
23	NW		B 221		OU Wassenberg		N 2	5,7	28,2	**28,2**	0,0	0,0			**FD**							in Bau
24	NW		B 236		Dortmund/Schwerte	AS Schwerte (A 1)	E 4	2,0	16,0	**16,0**	0,0	0,0	1		**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts
25	NW		B 265		OU Hürth/Hermülheim	Köln-Militärring	E 4+N 4	5,5	39,8	**39,8**	0,0	0,0			**FD**							in Bau
26	NW		B 480		OU Bad Wünnenberg		N 2	7,0	50,1	**50,1**	0,0	0,0	1		**FD**							in Bau
27	NW		B 525		OU Nottuln		N 2	5,0	9,8	**9,8**	0,0	0,0			**FD**							in Bau
28	NW		B 611		Vlotho/Exter	Löhne/Wittel (A 2 - L 860)	N 2	5,2	22,0	**22,0**	0,0	0,0			**FD**							in Bau
Gesamtvolumen der Laufenden und fest disponierten Projekte									**2945,5**	**1739,2**	**1206,3**	**0,0**										

Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB) und Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E)

29	NW	A001-G10-NW-RP-T02-NW-RP	A 001		AS Adenau (L10)	AS Lommersdorf (L115z) (Anteil NW)	N 4	5,0	126,9	**126,9**	0,0	0,0	0	PA	**VB**	**5,4**	hoch					
30	NW	A001-G10-NW-RP-T03-NW	A 001		AS Lommersdorf (L 115z)	AS Blankenheim (B 51)	N 4	6,0	49,6	**49,6**	0,0	0,0	0	PA	**VB**	**5,4**	hoch					
31	NW	A1-G100-NW-T1-NW	A 001	A 044	AK Dortmund/Unna	n AS Unna-Zentrum	KN	3,0	135,2	**115,0**	20,2	0,0	0	VEA	**VB-E**	**8,1**				ja		
32	NW	A1-G120-NW-T1-NW	A 001		AK Kamen	n AS Hamm-Bockum/Werne	E 6	10,4	162,0	**64,0**	95,0	3,0	0	VEG	**VB-E**	**2,7**				ja		
33	NW	A1-G120-NW-T2-NW	A 001		AS Hamm-BockumWerne	AS Ascheberg	E 6	11,4	74,3	**26,1**	48,2	0,0	0	VEG	**VB-E**	**5,4**				ja		
34	NW	A1-G120-NW-T3-NW	A 001		AS Ascheberg	DEK-Brücke	E 6	9,5	58,5	**21,6**	36,9	0,0	0	VEG	**VB-E**	**7,2**				ja		
35	NW	A1-G30-NW	A 001		AD Erfttal (A 61)	AK Köln West (A 4)	E 6	13,0	55,4	**18,3**	37,1	0,0	0	OP	**VB-E**	**>10**				ja		
36	NW	A1-G50-NW	A 001	A 043	AK Wuppertal-N		KN	0,1	40,2	**27,0**	13,2	0,0	0	VE	**VB-E**	**4,4**				ja		
37	NW	A1-G60-NW-T1-NW	A 001	A 045	AK Westhofen		KN	0,1	17,1	**15,9**	1,2	0,0	0	VE	**VB-E**	**8,5**				ja		
38	NW	A2-G10-NW	A 002		AD Bottrop		KN	0,1	5,7	**3,8**	1,9	0,0	0	VP	**VB-E**	**>10**				ja		
39	NW	A3-G10-NW	A 003		AS Königsforst	AD Köln-Heumar (A 4)	E 8	3,5	83,4	**71,2**	12,2	0,0	0	OP	**VB-E**	**4,0**				ja	hoch	
40	NW	A3-G20-NW	A 003	A 046	AK Leverkusen (A 1)	AK Hilden (A 46)	E 8	19,7	285,9	**208,9**	77,0	0,0	0	VP	**VB-E**	**4,6**				ja		
41	NW	A3-G30-NW	A 003		AK Hilden	AK Ratingen-O	E 8	11,2	136,7	**73,0**	63,7	0,0	0	VP	**VB-E**	**>10**				ja		TSF genehmigt
42	NW	A3-G40-NW	A 003		AK Ratingen-O	AK Breitscheid (A 52)	E 8	4,5	85,3	**39,6**	45,7	0,0	0	OP	**VB-E**	**6,8**				ja		
43	NW	A3-G50-NW	A 003		AK Breitscheid (A 52)	AK Kaiserberg (A 40)	E 8	12,5	188,7	**113,7**	75,0	0,0	0	OP	**VB-E**	**2,5**				ja		

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dringlich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-beseitigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
44	NW	A3-G60-NW	A 003		AK Kaiserberg	AK Oberhausen-W	E 8	4,0	164,4	**88,1**	76,3	0,0	0		**VB**	**>10**						
45	NW	A3-G60-NW-T1-NW	A 003		AK Kaiserberg (A 40)		KN							OP						ja		
46	NW	A3-G60-NW-T2-NW	A 003		AK Kaiserberg (A 40)	AK Oberhausen/ West (A 42)	E 8							OP								
47	NW	A3-G70-NW	A 003		AK Oberhausen-West (A 42)	AK Oberhausen (A 2/ A 516)	E 8	6,0	77,9	**52,9**	25,0	0,0	0		**VB-E**	**>10**				ja		
48	NW	A3-G70-NW-T1-NW	A 003		AK Oberhausen-West (A 42)	AS Oberhausen-Holten	E 8							OP						ja		
49	NW	A3-G70-NW-T2-NW	A 003		AS Oberhausen-Holten	AK Oberhausen (A 2/ A 516)	E 8							OP						ja		
50	NW	A3-G70-NW-T3-NW	A 003		AK Oberhausen		KN							VP								
51	NW	A3-G80-NW	A 003		AK Oberhausen (A 2/A 516)	AS Dinslaken-N	E 6	6,1	79,3	**46,3**	33,0	0,0	0	OP	**VB-E**	**2,4**				ja	hoch	
52	NW	A4-G30-NW	A 004		AK Köln-S (A 555)	AK Köln-Gremberg (A 559)	E 8	5,6	269,6	**112,5**	157,1	0,0	0	OP	**VB**	**4,9**					hoch	
53	NW	A4-G60-NW-T1-NW	A 004		AK Köln/Ost	AS Moitzfeld	E 6	9,1	122,4	**60,6**	61,8	0,0	0	OP	**VB-E**	**6,2**				ja		tlw. TSF genehmigt
54	NW	A4-G70-NW-T2-NW	A 004	A 555	AK Köln-S (A 555)		KN	0,1	24,4	**17,6**	6,8	0,0	0	VP	**VB-E**	**>10**				ja		
55	NW	A30-G10-NI-NW-T1-NW	A 030		AK Lotte/Osnabrück(A 1)	AS Hasbergen/Gaste (Lgr. NI/NW)	E 6	0,9	6,1	**2,6**	3,5	0,0	0	OP	**VB-E**	**4,8**				ja		wie in NI
56	NW	A40-G30-NW-T1-NW	A 040		AK Kaiserberg	AS Mülheim-Dümpten	E 6	7,3	149,1	**59,5**	89,6	0,0	1	VP	**VB-E**	**4,2**				ja		
57	NW	A40-G30-NW-T2-NW	A 040		AS Mülheim-Dümpten	AS Mülheim-Heißen	E 6	3,8	59,0	**28,9**	30,1	0,0	1	VP	**VB-E**	**3,4**				ja		
58	NW	A40-G30-NW-T3-NW	A 040		AS Mülheim-Heißen	AS Essen-Frohnhausen	E 6	2,6	45,8	**25,6**	20,2	0,0	1	VP	**VB-E**	**1,5**				ja		
59	NW	A40-G40-NW	A 040		AS Bochum-W (A 448)	AK Bochum (A 43)	E 6	8,5	222,0	**151,0**	71,0	0,0	1	OP	**VB-E**	**4,5**				ja		
60	NW	A40-G50-NW	A 040		AK Bochum (A 43)	AK Dortmund-West (A 45)	E 6	8,0	140,3	**97,4**	42,9	0,0	1	OP	**VB**	**9,5**						
61	NW	A40-G70-NW-T3-NW	A 040		AS Dortmund-Ost (B 236)	AK Dortmund/Unna (A 1/A 44)	E 6	9,5	96,6	**21,4**	48,7	26,5	1	PE	**VB-E**	**>10**				ja		
62	NW	A42-G30-NW	A 042		AK Essen-N (A 52)	AK Herne (A 43)	E 6	13,7	235,8	**78,5**	157,3	0,0	1	OP	**VB-E**	**>10**				ja		
63	NW	A42-G40-NW-T3-NW	A 042		AS Bottrop-S	AK Essen-N (A 52)	E 6	4,5	121,9	**32,6**	89,3	0,0	1	OP	**VB-E**	**5,4**				ja		
64	NW	A43-G30-NW	A 043		AS Witten-Heven	AS Marl-Sinsen	E 6	20,4	451,6	**298,0**	153,3	0,3	1	VEG	**VB-E**	**>10**				ja		
65	NW	A44-G70-NW-T1-NW	A 044		AK Dortmund/Unna	AS Unna-O	E 6	5,3	68,4	**36,9**	31,5	0,0	0	VE	**VB**	**3,7**						
66	NW	A45-G10-NW	A 045		AK Olpe	AS Lüdenscheid-S	E 6	31,7	654,4	**202,8**	451,6	0,0	0	OP	**VB**	**1,5**						
67	NW	A45-G10-NW-T1-NW	A 045		AK Olpe (A 4)	AS Olpe	E 6							OP								wegen der notwendigen Brückenerneuerungen
68	NW	A45-G10-NW-T2-NW	A 045		AS Olpe	AS Drolshagen	E 6							OP							hoch	

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
69	NW	A45-G10-NW-T3-NW	A 045		AS Drolshagen	AS Meinerzhagen	E 6							OP								
70	NW	A45-G10-NW-T4-NW	A 045		AS Meinerzhagen	AS Lüdenscheid-S	E 6							OP								
71	NW	A45-G20-NW-T1-NW	A 045		AS Lüdenscheid-S	AS Lüdenscheid-S	E 6	5,0	173,8	**42,4**	131,4	0,0	0	OP	**VB**	**1,9**						
72	NW	A45-G20-NW-T2-NW	A 045		AS Lüdenscheid-S	AS Lüdenscheid-N	E 6	4,9	87,1	**32,7**	54,4	0,0	0	OP	**VB**	**3,4**					hoch	
73	NW	A45-G20-NW-T3-NW	A 045		AS Lüdenscheid-N	AS Hagen-S	E 6	12,1	233,2	**70,8**	162,4	0,0	0	VP	**VB-E**	**3,0**				ja		
74	NW	A45-G20-NW-T4-NW	A 045		AS Hagen-S	AK Hagen (A 46)	E 6	3,9	45,6	**23,2**	22,4	0,0	0	OP	**VB-E**	**3,6**				ja	hoch	
75	NW	A45-G50-NW-HE-T1-NW-HE	A 045		AS Haiger/Burbach	AS Wilnsdorf	E 6	5,5	66,2	**23,3**	42,9	0,0	0	OP	**VB-E**	**1,9**				ja		Bürckenerneuerung
76	NW	A45-G50-NW-HE-T2-NW	A 045		AS Wilnsdorf	AS Siegen-Süd	E 6	4,6	130,9	**36,0**	94,9	0,0	0	VP	**VB**	**1,9**						
77	NW	A45-G50-NW-HE-T3-NW	A 045		AS Siegen-Süd	AS Siegen	E 6	5,2	164,4	**47,9**	116,5	0,0	0	OP	**VB**	**1,9**					hoch	
78	NW	A45-G50-NW-HE-T4-NW	A 045		AS Siegen	AS Freudenberg	E 6	7,9	52,3	**30,2**	22,1	0,0	0	OP	**VB**	**1,9**						
79	NW	A45-G50-NW-HE-T5-NW	A 045		AS Freudenberg	AK Olpe	E 6	10,4	124,0	**48,8**	75,2	0,0	0	OP	**VB**	**1,9**						
80	NW	A45-G60-NW-T2-NW	A 045		AS Dortmund-Hafen	AK Dortmund-NW (A 2)	E 6	8,6	122,2	**51,5**	70,7	0,0	0	OP	**VB-E**	**3,6**				ja		
81	NW	A46-B7-G41-NW-T1-NW	A 046		AS Hemer (B 7)	AS Menden (B 515)	N 4	7,6	351,3	**351,3**	0,0	0,0	1	VE	**VB**	**3,1**	hoch		hoch			Weiterbau begonnener BAB
82	NW	A52-G11-NW	A 052		AK Mönchengladbach (A 61)	AK Neersen (A 44)	E 6	7,5	84,9	**46,8**	38,1	0,0	0	VE	**VB-E**	**3,0**				ja		TSF geplant
83	NW	A52-G20-NW	A 052		AK Breitscheid (A 3)	AS Essen-Rüttenscheid (B 224)	E 6	13,5	285,1	**113,5**	171,6	0,0	1	OP	**VB-E**	**6,6**				ja		
84	NW	A52-G60-NW-T1-NW	A 052		AK Essen-N	s AD Essen/Gladbeck	E 4	3,6	65,6	**43,2**	22,1	0,3	1	PA	**VB-E**	**3,1**				ja		
85	NW	A52-G60-NW-T2-NW	A 052		AK Essen/Gladbeck	AD Essen/Gladbeck	KN	1,4	72,3	**59,9**	12,2	0,2	1	PA	**VB-E**	**3,8**				ja		
86	NW	A52-G70-NW	A 052		AK Essen/Gladbeck (A 2)	AS Gelsenkirchen-Buer	N 4	2,6	129,9	**118,5**	11,4	0,0	0	UVS	**VB**	**2,0**						Netzschluss
87	NW	A57-G20-NW	A 057		AK Köln-N (A 1)	AD Neuss-S (A 46)	E 6	18,6	140,2	**95,7**	44,5	0,0	0	PA	**VB-E**	**8,3**				ja		
88	NW	A57-G30-NW	A 057	A 052	AK Kaarst		KN	0,1	32,7	**21,1**	11,6	0,0	0	VP	**VB-E**	**3,7**				ja		
89	NW	A57-G50-NW-T1-NW	A 057	A 040	AK Moers (A 40)		KN	0,1	12,6	**12,6**	0,0	0,0	0	VE	**VB-E**	**>10**				ja		
90	NW	A57-G50-NW-T2-NW	A 057		AK Moers	AK Kamp-Lintfort (A 42)	E 6	7,2	47,5	**21,3**	26,2	0,0	1	VE	**VB-E**	**3,6**				ja		
91	NW	A57-G60-NW	A 057		AK Meerbusch (A 44)	AK Moers (A 40)	E 6	16,5	263,3	**131,0**	130,2	2,1	0	VEG	**VB-E**	**3,8**				ja		
92	NW	A59-G20-NW	A 059		AD Bonn-NO (A 565)	AD St. Augustin-W (A 560)	E 8	3,2	62,8	**44,0**	18,8	0,0	1	VEG	**VB-E**	**5,6**				ja		
93	NW	A59-G70-NW-T1-NW	A 059		s AK Duisburg (A 40)	AS Duisburg-Ruhrort	E 6	2,9	199,0	**69,3**	129,7	0,0	1	VP	**VB-E**	**2,6**				ja		
94	NW	A59-G70-NW-T2-NW	A 059		AS Duisburg-Ruhrort	AK Duisburg-N (A 42)	E 6	1,8	90,3	**27,9**	62,4	0,0	1	VP	**VB-E**	**6,9**				ja		

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-besei-tigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
95	NW	A59-G70-NW-T3-NW	A 059		AK Duisburg-N (A 42)		KN	0,1	9,9	**5,7**	4,2	0,0	1	VP	**VB-E**	**3,8**				ja		
96	NW	A59-G70-NW-T4-NW	A 059		AK Duisburg-N (A 42)	AS Duisburg-Marxloh	E 6	1,6	33,8	**20,4**	13,4	0,0		VP	**VB-E**	**4,2**				ja		
97	NW	A59-G80-NW	A 059		AD St. Augustin-W (A 560)	AD Köln-Porz (A 559)	E 6/8	14,9	263,7	**129,3**	134,4	0,0	1	PE	**VB-E**	**>10**				ja		
98	NW	A59-G90-NW	A 059		AK Bonn-O (A 562)	AD Bonn-NO (A 565)	E 6	4,4	58,4	**22,5**	34,3	1,6	1	VEG	**VB-E**	**10,0**				ja		
99	NW	A61-G60-NW	A 061		AK Meckenheim	AK Bliesheim	E 6	25,3	101,9	**31,9**	70,0	0,0	0	OP	**VB**	**>10**						
100	NW	A445-G10-NW	A 445		AS Werl-N	AS Hamm/Rhynern	N 4	8,1	61,2	**61,2**	0,0	0,0	1	PE	**VB**	**8,0**						
101	NW	A553-G10-NW	A 553		AK Köln-Godorf (A 555)	AD Köln-Lind (A59)	N 4	10,2	367,2	**361,4**	4,3	1,5	1		**VB**	**>10**						
102	NW	A553-G10-NW-T1-NW	A 553	A 555	AK Köln-Godorf (A 555)		KN							OP								
103	NW	A553-G10-NW-T2-NW	A 553		AK Köln-Godorf	AD Köln-Lind	N 4							OP								
104	NW	A553-G10-NW-T3-NW	A 553	A 059	AD Köln-Lind(A 59)		KN							OP								
105	NW	A559-G10-NW	A 559		AD Köln-Porz (A 59)	AK Köln-Gremberg (A 4)	E 6	3,4	54,9	**34,6**	20,3	0,0	1	OP	**VB-E**	**4,5**				ja	hoch	
106	NW	A565-G10-NW	A 565		AS Bonn/Hardtberg	AK Bonn/Nord (A 555)	E 6	6,1	258,7	**139,8**	118,9	0,0	1		**VB**	**2,8**						
107	NW	A565-G10-NW-T1-NW	A 565		AS Bonn/Hardtberg	AS Bonn-Poppelsdorf	E 6							OP								
108	NW	A565-G10-NW-T2-NW	A 565		AS Bonn/Poppelsdorf	AK Bonn/N	E 6							OP						ja		
109	NW	A565-G10-NW-T3-NW	A 565	A 555	AK Bonn/N (A 555)		KN							OP							hoch	
110	NW	B1/B66-G20-NW	B 001	B 066	Horn/ Bad Meinberg	Barntrup	N 2/3	9,8	26,6	**26,6**	0,0	0,0			**VB**	**5,7**	hoch		hoch			
111	NW	B1/B66-G20-NW-T1-NW	B 001		OU Blomberg/Herrentrup		N 2							OP								
112	NW	B1/B66-G20-NW-T2-NW	B 001		OU Blomberg/Istrup		N 3							UVS			hoch					
113	NW	B1/B66-G20-NW-T3-NW	B 066		Blomberg/Großenmarpe (L 712)	Barntrup (B 66)	N 2							VE					hoch			
114	NW	B1-G11-NW	B 001		Erwitte	Paderborn (B 55 - A 33)	N 2	12,3	50,5	**50,5**	0,0	0,0			**VB**	**7,7**			hoch			
115	NW	B1-G11-NW-T1-NW	B 001		OU Erwitte		N 2							VE					hoch			
116	NW	B1-G11-NW-T2-NW	B 001		OU Salzkotten		N 2							VE								
117	NW	B1-G11-NW-T3-NW	B 001	B 055	OU Erwitte	Anschluss B 55	N 2							OP								
118	NW	A46-B7-G41-NW-T2-NW	B 007		Menden	Wimbern	N 3	6,8	86,1	**86,1**	0,0	0,0	1	OP	**VB**	**3,1**	hoch		hoch			Weiterführung im Zusammenhang mit A 46
119	NW	A46-B7-G41-NW-T3-NW	B 007		Wimbern	Arnsberg (OU Wickede)	N 3	5,4	72,8	**72,8**	0,0	0,0	1	OP	**VB**	**3,1**	hoch					

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
120	NW	B7/B480-G10-NW-T1-NW	B 007		Bestwig/Nuttlar (A 46)	Brilon (B 480n)	N 3	11,0	69,5	**69,5**	0,0	0,0	1	VE	**VB**	**3,4**		hoch				
121	NW	B7-G30-NW	B 007		OU Warburg/Scherfede		N 2	4,5	22,2	**22,2**	0,0	0,0		OP	**VB**	**3,5**	hoch					
122	NW	B8-G10-NW	B 008		Dinslaken (A 59)	Wesel (B 58)	N 2/4	14,9	108,1	**108,1**	0,0	0,0			**VB**	**7,7**	hoch					
123	NW	B8-G10-NW-T1-NW	B 008		Dinslaken (A 59)	Friedrichsfeld (K 12)	N 2							UVS			hoch					
124	NW	B8-G10-NW-T2-NW	B 008		Friedrichsfeld (K 12)	Wesel (B 58)	N 4							UVS								
125	NW	B8-G20-NW	B 008		OU Hennef/Uckerath		N 3	5,2	61,8	**61,8**	0,0	0,0	1	UVS	**VB**	**3,4**	hoch		hoch			Fortsetzung in RP
126	NW	B9-G10-NW	B 009		Westtangente Krefeld	(B 57 - B 9)	N 2	6,5	24,3	**24,3**	0,0	0,0		OP	**VB**	**>10**						
127	NW	B237_B51-G10-NW-T3-NW	B 051		OU Bergisch-Born (B 51)		N 2	2,7	8,9	**8,8**	0,0	0,1		VEA	**VB**	**7,5**			hoch			
128	NW	B51-G50-NW	B 051n		Brühl	Köln-Eifeltor (A 553-A 4)	N 2/3	5,8	35,3	**35,3**	0,0	0,0	1		**VB**	**6,8**			hoch			
129	NW	B51-G50-NW-T1	B 051n		OU Köln/Meschenich		N 3							PE					hoch			
130	NW	B51-G50-NW-T2	B 051n		Köln/Meschenich		N 2							PE								
131	NW	B54/B483-G10-NW-T1-NW	B 054		OU Kierspe	(Lausebergaufstieg)	N 2	3,7	28,9	**28,9**	0,0	0,0		OP	**VB**	**7,8**						
132	NW	B54-G20-NW	B 054		Lünen	(B 236-DB-Strecke)	E 4	2,7	10,3	**6,4**	3,6	0,3		VEG	**VB**	**4,9**						
133	NW	B54-G30-NW-T1-NW	B 054		AS Münster/N	Altenberge (L 579)	E 4	8,8	30,8	**13,7**	17,1	0,0	1	OP	**VB**	**8,3**						
134	NW	B54-G30-NW-T2-NW	B 054		Altenberge (L 579)	Nordwalde	E 4	3,2	8,0	**5,4**	2,6	0,0	1	OP	**VB**	**6,1**						
135	NW	B56-G10-NW	B 056		Jülich	AS Düren (A 4)	E 4	12,0	52,2	**32,5**	19,7	0,0		OP	**VB**	**>10**	hoch					
136	NW	B56-G30-NW-T3-NW	B 056		OU Swisttal/Miel (m AS A 61)		N 2	2,3	11,7	**11,7**	0,0	0,0		VEG	**VB**	**5,5**						
137	NW	B57-G10-NW	B 057		Puffendorf (B 56)	Erkelenz-Süd (A 46)	N 2	5,4	14,7	**14,7**	0,0	0,0			**VB**	**4,3**			hoch			
138	NW	B57-G10-NW-T1-NW	B 057		OU Gereonsweiler		N 2							UVS					hoch			
139	NW	B57-G10-NW-T2-NW	B 057		OU Baal		N 2							UVS					hoch			
140	NW	B57-G20-NW	B 057		OU Marienbaum		N 2	4,5	6,4	**6,4**	0,0	0,0		OP	**VB**	**6,8**						
141	NW	B58-G10-NW	B 058	B 070	Alpen	Brünen	N 2/4	6,9	94,6	**94,6**	0,0	0,0			**VB**	**6,0**	hoch		hoch			
142	NW	B58-G10-NW-T1-NW	B 058		OU Wesel	(ö Rheinbrücke - B 8)	N 4							PE			hoch					
143	NW	B58-G10-NW-T2-NW	B 058		OU Wesel	(B 8 - B 70)	N 4							PE					hoch			
144	NW	B 58-G10-NW-T3-NW	B 070		OU Brünen		N 2							OP					hoch			
145	NW	B58-G40-NW-T1-NW	B 058		OU Ahlen		N 2	8,5	37,6	**37,6**	0,0	0,0		OP	**VB**	**4,3**						
146	NW	B59-G10-NW	B 059		AS Köln-Bocklemünd	Grevenbroich-Süd	N 2	3,5	14,5	**14,5**	0,0	0,0	1		**VB**	**>10**						

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-besei-tigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
147	NW	B59-G10-NW-T1-NW	B 059		OU Sinsteden		N 2							PE								
148	NW	B59-G10-NW-T2-NW	B 059		OU Allrath		N 2							OP								
149	NW	B61-G10-NW	B 061		Rheda-Wiedenbrück (A 2)	Bielefeld/Ummeln	E 4	9,9	39,1	**27,5**	11,6	0,0			**VB**	**5,0**				ja		
150	NW	B61-G10-NW-T1-NW	B 061		Rheda-Wiedenbrück (A 2)	Gütersloh	E 4							OP								
151	NW	B61-G10-NW-T2-NW	B 061		Gütersloh	Bielefeld/Ummeln	E 4							OP						ja		
152	NW	B63-G20-NW	B 063		OU Hamm		N 2	9,4	59,5	**58,9**	0,0	0,6			**VB**	**7,9**						
153	NW	B63-G20-NW-T1-NW	B 063		OU Hamm	(A 2 - K 35n)	N 2							VE								
154	NW	B63-G20-NW-T2-NW	B 063		OU Hamm	(K 35n - Zentrum)	N 2							VE								
155	NW	B64/B51-G10-NW	B 064	B 051	Münster	Rheda-Wiedenbrück (B 481-A 2)	N 3+E 4	29,0	137,1	**130,7**	6,4	0,0	1		**VB**	**5,9**						
156	NW	B64/B51-G10-NW-T1-NW	B 051		Münster (B 481)	ö Münster/Handorf	E 4							VE						ja		
157	NW	B64/B51-G10-NW-T2-NW	B 051		ö Münster/Handorf	Telgte	E 4							LB								
158	NW	B64/B51-G10-NW-T3-NW	B 064		OU Warendorf		N 3							VE								
159	NW	B64/B51-G10-NW-T4-NW	B 064		OU Beelen		N 3							VE								
160	NW	B64/B51-G10-NW-T5-NW	B 064		OU Herzebrock/Clarholz		N 3							VE					hoch			
161	NW	B64-B83-G90-NW	B 064		Brakel	Holzminden	N 2/3	15,4	67,4	**67,4**	0,0	0,0	1		**VB**	**3,3**	hoch	hoch				
162	NW	B64-B83-G90-NW-T1-NW	B 064		Brakel-Hembsen	Höxter-Godelheim (B 83)	N 3											hoch				
163	NW	B64-B83-G90-NW-T2-NW	B 064		Höxter/Godelheim einschl. Anschluss B 8	Höxter	N 3											hoch				
164	NW	B64-B83-G90-NW-T3-NW	B 083		Beverungen/Wehrden	Höxter/Godelheim	N 2							VEG				hoch	hoch			
165	NW	B65-G10-NW-NI	B 065		Stirpe-Ölingen (B 51)	Bad Nenndorf (A 2)	N 2/3	27,8	84,0	**84,0**	0,0	0,0			**VB**	**3,8**	hoch					
166	NW	B65-G10-NW-NI-T2-NW	B 065		Pr.Oldendorf (Lgr.NI/NW)	Lübbecke (B 239)	N 2							VE								
167	NW	B65-G10-NW-NI-T3-NW	B 065		Lübbecke (B 239)	Hille/Eickhorst (L 803)	N 2							VE								
168	NW	B65-G10-NW-NI-T4-NW	B 065		OU Minden	(Stadtgrenze-Erbeweg)	N 3							VE								
169	NW	B67_B474-G20-NW-T1-NW	B 067	B 474	Reken	Dülmen	N 3	12,4	33,6	**33,6**	0,0	0,0	1	PE	**VB**	**3,7**			hoch			
170	NW	B67-G30-NW	B 067		OU Uedem	(A 57 - L 174)	N 2	9,4	35,9	**35,9**	0,0	0,0	1		**VB**	**>10**						
171	NW	B67-G30-NW-T1-NW	B 067		OU Uedem	(Südabschnitt A 57-L 77)	N 2							VE								

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
172	NW	B67-G30-NW-T2-NW	B 067		OU Uedem	(Nordabschnitt L 77- L 174)	N 2							VE								
173	NW	B83-G10-NW-HE-NI-T2-NW-HE	B 083		Bad Karlshafen	Beverungen/Herstelle	N 2	1,2	5,9	**5,9**	0,0	0,0		PU	**VB**	**3,0**						
174	NW	B220-G10-NW	B 220		OU Kleve-Kellen		N 2	2,9	8,5	**8,5**	0,0	0,0		VE	**VB**	**>10**			hoch			
175	NW	B221-G10-NW	B 221		Geilenkirchen	AS Heinsberg (A 46)	E 4	3,1	18,9	**11,6**	7,3	0,0		OP	**VB**	**7,5**						
176	NW	B221-G20-NW-T1-NW	B 221		OU Unterbruch		N 2	4,6	33,2	**33,2**	0,0	0,0		PA	**VB**	**3,6**						
177	NW	B221-G30-NW	B 221		OU Scherpenseel		N 2	4,9	10,4	**10,4**	0,0	0,0		UVS	**VB**	**5,4**			hoch			
178	NW	B225-G10-NW	B 225		OU Alt-Marl		N 2	1,4	2,7	**2,7**	0,0	0,0		OP	**VB**	**6,3**						
179	NW	B229-G10-NW-T1-NW	B 229		OU Neuenrade		N 2	3,0	21,1	**21,1**	0,0	0,0		VEG	**VB**	**4,6**						
180	NW	B229-G10-NW-T2-NW	B 229		OU Balve		N 2	4,9	19,2	**19,2**	0,0	0,0		OP	**VB**	**4,3**			hoch			
181	NW	B237_B51-G10-NW-T1-NW	B 237		OU Hückeswagen		N 2	3,6	18,4	**17,3**	0,0	1,1		PA	**VB**	**6,7**						
182	NW	B238-G10-NW-NI	B 238		Lemgo	Bad Eilsen (B 66 - A 2)	N 2/4	7,3	26,3	**26,3**	0,0	0,0			**VB**	**4,5**	hoch		hoch			
183	NW	B238-G10-NW-NI-T1-NW TEIL	B 238		OU Lemgo	(L 712 - B 238 alt)	N 2							VEG					hoch			
184	NW	B238-G10-NW-NI-T2-NW	B 238		OU Kalletal/Hohenhausen		N 2							VEG								
185	NW	B239-G20-NW	B 239		Lage	Herford/Bad Salzuflen (A 2)	N 3	17,4	96,7	**96,7**	0,0	0,0			**VB**	**>10**			hoch			
186	NW	B239-G20-NW-T1-NW	B 239		OU Lage	(B239 S - B239 N)	N 3							VE								
187	NW	B239-G20-NW-T2-NW	B 239		Lage (B 239 N)	Bad Salzuflen/Schötmar (L712)	N 3							VE								
188	NW	B239-G20-NW-T3-NW	B 239		Bad Salzuflen	(L 712 - K 4)	N 3							VE								
189	NW	B239-G20-NW-T4-NW	B 239		Bad Salzuflen (K 4)	Herford (A 2)	N 3							PE								
190	NW	B239-G30-NW-T1-NW	B 239		Herford-Kirchlengern	(w L 545 - L 782)	N 2	6,1	36,1	**36,1**	0,0	0,0		UVS	**VB**	**7,5**						
191	NW	B66-G30-NW-T2-NW	B 239		S-OU Lage	(B 66-B 239 S)	N 3	3,9	22,7	**22,7**	0,0	0,0		VE	**VB**	**7,4**						
192	NW	B264-G10-NW	B 264		OU Golzheim		N 2	2,0	4,1	**4,1**	0,0	0,0		VE	**VB**	**5,6**			hoch			
193	NW	B265-G30-NW-T1-NW	B 265		OU Liblar	OU Hermülheim	E 4	5,9	14,8	**8,0**	6,8	0,0		OP	**VB**	**3,6**						
194	NW	B265-B266-G10-NW-T2-	B 266		OU Mechernich/Roggendorf		N 2	3,0	6,6	**6,6**	0,0	0,0		VE	**VB**	**5,5**			hoch			
195	NW	B399-G20-NW	B 399		N-OU Düren		N 2/4	4,6	31,2	**23,2**	0,0	8,0			**VB**	**6,5**						
196	NW	B399-G20-NW-T1-NW	B 399		N-OU Düren, 1 BA (Westabschnitt)		N 2							PE								

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-besei-tigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
197	NW	B399-G20-NW-T2-NW	B 399		Mittelabschnitt (Stadt Düren)		N 2							PE								
198	NW	B399-G20-NW-T3-NW	B 399		N-OU Düren, 3 BA (Ostabschnitt)		N 4							PE								
199	NW	B474-G10-NW	B 474		AK Dortmund-NW (A 2)	Olfen (B 235)	N 2/4	12,4	99,9	**99,9**	0,0	0,0			**VB**	**5,3**	hoch		hoch			
200	NW	B474-G10-NW-T1-NW	B 474		OU Waltrop	(AK Dortmund-NW (A 2)-L 609)	N 2/4							VEG			hoch		hoch			
201	NW	B474-G10-NW-T2-NW	B 474		OU Datteln	(L 609 - B 235)	N 2							PF								
202	NW	B67_B474-G20-NW-T2-NW	B 474	A 043	OU Dülmen	(Nordabschnitt)	N 3	3,1	11,3	**11,3**	0,0	0,0	1	PE	**VB**	**>10**						
203	NW	B475-G10-NW	B 475		OU Lippetal (B 475)		N 2	5,3	13,0	**13,0**	0,0	0,0			**VB**	**4,0**			hoch			
204	NW	B475-G10-NW-T1-NW	B 475		OU Lippetal/Oestinghausen		N 2							UVS					hoch			
205	NW	B475-G10-NW-T2-NW	B 475		OU Lippetal/Hultrop		N 2							UVS					hoch			
206	NW	B475-G20-NW	B 475		Beckum	Warendorf (A 2-B 64)	N 2	6,5	17,2	**17,2**	0,0	0,0			**VB**	**9,4**						
207	NW	B475-G20-NW-T1-NW	B 475		OU Beckum-Neubeckum	(K 6-L 792)	N 2							VE								
208	NW	B475-G20-NW-T2-NW	B 475		OU Ennigerloh-Westkirchen		N 2							VE					hoch			
209	NW	B475-G30-NW	B 475		OU Saerbeck		N 2	2,7	6,8	**6,8**	0,0	0,0		LBV	**VB**	**3,5**						
210	NW	B477-G20-NW-T3-NW	B 477		OU Rommerskirchen/Butzheim	und Frixheim	N 2	5,5	18,2	**18,2**	0,0	0,0		OP	**VB**	**2,1**						
211	NW	B482-G10-NW-T1-NW	B 482		Porta Westfalica (A 2)	Weserbrücke	E 4	4,7	16,0	**8,4**	7,6	0,0		OP	**VB**	**7,5**						
212	NW	B54/B483-G10-NW-T2-NW	B 483		OU Schwelm		N 2	8,6	75,5	**75,5**	0,0	0,0		VP	**VB**	**5,4**						
213	NW	B62/B508-G30-NW-T1-NW	B 508n		T-OU Kreuztal	(Querspange)	N 3	3,1	37,1	**37,1**	0,0	0,0	1	PA	**VB**	**2,8**		hoch				
214	NW	B513-G10-NW	B 513		OU Harsewinkel		N 2	5,2	7,7	**7,7**	0,0	0,0		OP	**VB**	**>10**						
215	NW	B516-G10-NW	B 516		OU Ense/Ruhne		N 2	3,1	6,6	**6,6**	0,0	0,0		OP	**VB**	**2,8**			hoch			
216	NW	B528-G10-NW	B 528		S-OU Kamp-Lintfort		N 2	4,4	14,8	**14,3**	0,0	0,5		VEG	**VB**	**7,0**						
Gesamtvolumen des Vordringlichen Bedarfs und Vordringlichen Bedarfs Engpassbeseitigung									**10774,1**	**6697,5**	**4030,5**	**46,1**										
Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)																						
217	NW	A1-G130-NW-T2-NW	A 001		AK Köln-N (A 57)	AS Köln-Niehl	E 8	3,5	73,9	**33,8**	40,1	0,0	0	OP	**WB***	**1,2**				ja		
218	NW	A1-G20-NW	A 001		AK Bliesheim (A 61)	AD Erfttal (A 61)	E 8	5,9	50,9	**24,2**	26,7	0,0	0	OP	**WB***	**3,0**					hoch	
219	NW	A1-G60-NW-T3-NW	A 001		AS Schwerte	AK Dortmund/Unna	E 8	9,8	231,9	**85,9**	146,0	0,0	0	OP	**WB***	**2,7**				ja		

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-beseitigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
220	NW	A40-G11-NW	A 040		AK Moers (A 57)	AK Duisburg (A 59)	E 8	12,0	345,4	**96,1**	249,3	0,0	0	OP	**WB***	**1,8**						
221	NW	A40-G11-NW-T1-NW	A 040		AK Moers (A 57)	AS Duisburg/Homberg	E 8							OP								
222	NW	A40-G11-NW-T1-NW	A 040		AS Duisburg/Homberg	AK Duisburg (A 59)	E 8							OP								
223	NW	A40-G30-NW-T4-NW	A 040		AS Essen-Frohnhausen	AD Essen-O	E 6	5,9	409,0	**215,5**	193,5	0,0	1	OP	**WB***	**1,5**				ja		
224	NW	A40-G70-NW-T1-NW	A 040		AS Dortmund (L 660)	AS Dortmund-Mitte (L 672)	N 6+E 6	3,1	343,8	**307,9**	35,9	0,0	1	VP	**WB***	**1,4**						
225	NW	A40-G70-NW-T2-NW	A 040		AS Dortmund-Mitte (L 672)	AS Dortmund-Ost (B 236)	N 6+E 6	3,1	350,6	**318,3**	32,3	0,0	1	VP	**WB***	**1,2**						
226	NW	A44-G30-NW	A 044		Essen-Ruhralleetunnel	(L 925 - AS E.-Bergerhausen (A 52))	N 4	3,1	363,6	**342,0**	21,6	0,0	1	LBV	**WB***	**6,9**						
227	NW	A44-G70-NW-T2-NW	A 044		AS Unna-O	AK Werl	E 6	13,1	123,3	**53,1**	70,2	0,0	0	VE	**WB***	**3,8**						
228	NW	A45-G30-NW	A 045		w AS Dortmund-S	AK Dortmund-W (A 40)	E 6	9,4	118,4	**60,2**	58,2	0,0	0	VP	**WB***	**2,0**				ja		
229	NW	A46-G20-NW	A 046		AS Düsseldorf-Holthausen	AK Hilden (A 3)	E 8	7,4	59,4	**27,5**	31,9	0,0	0	VP	**WB***	**4,1**				ja		
230	NW	A52-G30-NW	A 052		AD Essen-Ost (A 40)	AK Essen-Nord (A 42)	N 6	7,1	736,3	**736,0**	0,0	0,3	1	VEA	**WB***	**4,5**						
231	NW	A061-G70-NW	A 061		AD Erfttal (A 1)	AK Kerpen (A 4)	E 6	11,1	52,5	**13,4**	39,1	0,0	0	OP	**WB***	**3,8**						
232	NW	A061-G80-NW	A 061		AK Kerpen	AS Jackerath	E 6	24,0	140,3	**37,8**	102,5	0,0	0	OP	**WB***	**4,5**						
233	NW	A61-G41-NW	A 061a		AK Wanlo (A 46)	AK Mönchengladbach (A 52)	E 4/6	12,5	161,1	**80,4**	80,7	0,0	0	VP	**WB***	**3,4**						TSF geplant
234	NW	B288_A524-G20-NW	A 524	B 288	OD Krefeld	Duisburg-Serm	E 4	6,9	224,5	**181,1**	43,4	0,0	1		**WB***	**2,1**			hoch	ja		
235	NW	B288_A524-G20-NW-T1-NW	B 288		OD Krefeld	w Duisburg-Mündelheim	E 4							UVS						ja		
236	NW	B288_A524-G20-NW-T2-NW	A 524		w Duisburg-Mündelheim	Duisburg-Serm	E 4							UVS					hoch			
237	NW	A560-G10-NW	A 560		AD Sankt Augustin/West (A59)	AS Sankt Augustin	E 6	4,0	69,7	**48,6**	21,1	0,0	1	OP	**WB***	**2,5**				ja	hoch	
238	NW	A565-G20-NW	A 565		AK Bonn-N	AD Bonn-NO	E 6	3,7	261,5	**119,0**	142,5	0,0	1		**WB***	**4,0**						
239	NW	A565-G20-NW-T1-NW	A 565		AK Bonn-N	AS Bonn-Beuel	E 6							OP							hoch	
240	NW	A565-G20-NW-T2-NW	A 565		AS Bonn-Beuel	AD Bonn-NO	E 6							VE						ja	hoch	
241	NW	B9-G30-NW	B 009		OU Kleve		N 2	1,4	2,9	**2,9**	0,0	0,0			**WB***	**>10**						

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
242	NW	B54-G30-NW-T3-NW	B 054		Nordwalde	Borghorst (K 78)	E 4	6,3	20,2	**10,3**	9,9	0,0	1	OP	**WB***	**3,2**						
243	NW	B54-G30-NW-T4-NW	B 054		AS Gronau/Ochtrup	Gronau (L 566)	E 4	4,1	9,5	**6,3**	3,2	0,0	1	OP	**WB***	**2,1**						
244	NW	B55-G10-NW-T7-NW	B 055		OU Warstein		N 2	3,2	30,8	**30,8**	0,0	0,0	1	UVS	**WB***	**1,4**						
245	NW	B56-G30-NW-T1-NW	B 056		OU Euskirchen		N 2	7,1	33,8	**33,5**	0,0	0,3		VE	**WB***	**3,4**						
246	NW	B56-G40-NW	B 056		Bonn/Hardtberg	Birlinghoven/Dambroich	N 4	11,5	683,4	**683,4**	0,0	0,0	1		**WB***	**6,6**	hoch					
247	NW	B56-G40-NW-T1-NW	B 056		AS Hardtberg (A 565)	Bonn (B 9)	N 4							OP								
248	NW	B56-G40-NW-T2-NW	B 056		Bonn/O (A 59)	Birlinghoven/Dambroich	N 4							OP								
249	NW	B56-G50-NW	B 056n		OU Much N		N 2	2,7	10,4	**9,9**	0,0	0,5		LBA	**WB***	**2,4**						
250	NW	B62/B508-G30-NW-T4-NW	B 062n		OU Erndtebrück		N 2/3	7,9	82,1	**82,1**	0,0	0,0	1	UVS	**WB***	**2,8**		hoch				
251	NW	B237_B51-G10-NW-T2-NW	B 237		OU Bergisch-Born (B 237)		N 2	3,0	18,8	**18,6**	0,0	0,2		VP	**WB***	**6,9**			hoch			
252	NW	B508-G20-HE	B 508n		Schameder	Frankenberg	N 3	12,8	164,1	**164,1**	0,0	0,0		UVS	**WB***	**1,3**	hoch					
253	NW	B62/B508-G30-NW-T2-NW	B 508n		OU Kreuztal-Ferndorf		N 2/3	6,0	67,2	**67,2**	0,0	0,0	1	UVS	**WB***	**2,8**	hoch	hoch				
254	NW	B62/B508-G30-NW-T3-NW	B 508n		OU Hilchenbach		N 2/3	3,7	56,7	**56,7**	0,0	0,0	1	UVS	**WB***	**2,8**	hoch	hoch				
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht									**5296,0**	**3946,6**	**1348,1**	**1,3**										

Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf

255	NW	A1-G60-NW-T2-NW	A 001		AK Westhofen	AS Schwerte	E 8	3,5	47,2	**23,9**	23,3	0,0	0	OP	**WB**	**1,2**				ja		
256	NW	A4-G10-NW	A 004		AS Aachen-Laurensberg	AK Aachen (A 44)	E 6	5,8	92,9	**47,0**	45,9	0,0	0	OP	**WB**	**1,7**						
257	NW	A4-G60-NW-T2-NW	A 004		AS Moitzfeld	AS Untereschbach	E 6	3,0	32,6	**16,2**	16,4	0,0	0	OP	**WB**	**1,6**						
258	NW	A4-G70-NW-T1-NW	A 004		AK Köln-W (A 1)	AK Köln-S (A 555)	E 8	10,1	168,0	**82,7**	85,3	0,0	0	OP	**WB**	**1,6**				ja		
259	NW	A44-G10-NW	A 044		AS Broichweiden	AS Alsdorf	E 6	5,0	53,7	**32,5**	21,2	0,0	0	OP	**WB**	**1,3**						
260	NW	A44-G20-NW	A 044		AK Neersen (A52)	AK Meerbusch (A57)	E 6	13,6	121,4	**64,9**	56,5	0,0	1	OP	**WB**	**1,6**						
261	NW	A44-G60-NW-HE-T1-NW	A 044		AK Wünnenberg/Haaren	AS Lichtenau	E 6	9,8	92,4	**38,6**	53,8	0,0	0	OP	**WB**	**1,6**						
262	NW	A44-G60-NW-HE-T3-NW-HE	A 044		AS Marsberg	AS Diemelstadt	E 6	0,6	6,9	**2,3**	4,6	0,0	0	OP	**WB**	**1,1**						
263	NW	A44-G60-NW-HE-T4-HE	A 044		AS Diemelstadt	AS Warburg	E 6	1,0	8,3	**2,7**	5,6	0,0	0	OP	**WB**	**1,7**						

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
264	NW	A44-G60-NW-HE-T5-HE	A 044		AS Warburg	AS Breuna	E 6	3,0	27,7	**6,8**	20,9	0,0	0	OP	**WB**	**1,5**						
265	NW	A46-G10-NW	A 046		AD Holz (A 44)	AK Neuss-W (A 57)	E 6	17,9	143,8	**82,8**	61,0	0,0	0	OP	**WB**	**1,8**				ja		
266	NW	A57-G10-NW	A 057		AS Bickendorf	AK Köln-N (A 1)	E 6	3,1	43,5	**29,1**	14,4	0,0		OP	**WB**	**1,1**						
267	NW	A59-G70-NW-T5-NW	A 059		AS Duisburg-Marxloh	AS Duisburg-Fahrn	E 6	1,7	86,5	**24,9**	61,6	0,0		VP	**WB**	**1,1**					hoch	
268	NW	B55-G10-NW-T1-NW	B 055		OU Lennestadt- Bilstein		N 2	4,7	93,7	**93,7**	0,0	0,0	1	OP	**WB**	**1,4**						
269	NW	B55-G10-NW-T2-NW	B 055		Lennestadt	(Bonzelerhammer-Maumke)	N 2	2,0	38,6	**38,6**	0,0	0,0	1	OP	**WB**	**1,4**						
270	NW	B55-G10-NW-T3-NW	B 055		OU Eslohe		N 2	3,9	30,5	**30,5**	0,0	0,0	1	UVS	**WB**	**1,4**						
271	NW	B55-G10-NW-T4-NW	B 055		OU Bremke		N 2	2,6	23,9	**23,9**	0,0	0,0	1	OP	**WB**	**1,4**						
272	NW	B55-G10-NW-T5-NW	B 055		OU Reiste		N 2	2,7	6,0	**6,0**	0,0	0,0	1	OP	**WB**	**1,4**			hoch			
273	NW	B55-G10-NW-T6-NW	B 055		OU Meschede		N 2	1,6	68,0	**68,0**	0,0	0,0	1	OP	**WB**	**1,4**						
274	NW	B55-G40-NW	B 055		Lippstadt	Rheda/Wieden-brück (A 2)	E 4	11,0	59,6	**32,2**	27,4	0,0	1	OP	**WB**	**1,8**						
275	NW	B55-G40-NW-T1-NW	B 055		OU Lippstadt	(OU Erwitte - L 822)	E 4							OP								
276	NW	B55-G40-NW-T2-NW	B 055		OU Lippstadt	(L 822- L 586n)	E 4							OP								
277	NW	B56-G30-NW-T2-NW	B 056		OU Ludendorf/-Essig		N 2	1,6	5,8	**5,8**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,4**						
278	NW	B61-G20-NW	B 061		Bad Oeynhausen	Dehme (Vorm Berg)	N 2	3,8	13,4	**13,4**	0,0	0,0		OP	**WB**	**>10**			hoch			
279	NW	B66-G30-NW-T3-NW	B 066		Lage	Lage–Lemgo (B 238a-B 238n)	N 3	5,0	12,6	**12,6**	0,0	0,0		UVS	**WB**	**2,5**						
280	NW	B66-G40-NW	B 066		Bielefeld		N 4	6,2	101,7	**64,8**	0,0	36,9		OP	**WB**	**7,6**						
281	NW	B83-G10-NW-HE-NI-T3-NW-NI	B 083		Würgassen	Beverungen	N 2	2,4	22,7	**22,7**	0,0	0,0		VE	**WB**	**1,5**						
282	NW	B83-G50-NI-NW	B 083		OU Stahle		N 2	0,5	2,9	**2,9**	0,0	0,0		OP	**WB**	**3,0**						
283	NW	B265-B266-G10-NW-T1	B 265		OU Schleiden/Gemünd	Zubringer Schleid	N 2	7,1	45,0	**45,0**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,2**						
284	NW	B265-G20-NW	B 265		OU Weiler i.d. Ebene		N 2	2,0	4,0	**4,0**	0,0	0,0		LB	**WB**	**2,5**						
285	NW	B477-G20-NW-T1-NW	B 477		OU Niederaußem		N 2	2,4	12,9	**12,9**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,1**						
286	NW	B477-G20-NW-T2-NW	B 477		Berghein/Rheidt		N 2	3,0	9,6	**9,6**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,1**			hoch			
287	NW	B236-B480-G10-NW-T4-NW	B 480		OU Olsberg/Wiemering-hausen		N 2	1,7	6,5	**6,5**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,3**			hoch			
288	NW	B7/B480-G10-NW-T2-NW	B 480		OU Brilon/Alme		N 3	9,6	70,6	**70,6**	0,0	0,0	1	OP	**WB**	**1,2**	hoch	hoch				
289	NW	B482-G10-NW-T2-NW	B 482		Porta Westfalica	(L 780 - L 764)	E 3	1,3	24,3	**22,4**	1,9	0,0		OP	**WB**	**1,5**						

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-beseitigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
290	NW	B482-G10-NW-T3-NW	B 482		Minden	Petershagen (L 764 - K 6)	E 4	8,1	44,1	**20,7**	23,4	0,0		OP	**WB**	**2,4**						
291	NW	B484-G10-NW	B 484		OU Overath		N 2/3	4,6	69,1	**68,6**	0,0	0,5	1	UVS	**WB**	**2,8**						
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs									**1690,4**	**1129,8**	**523,2**	**37,4**										

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-beseitigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Rheinland-Pfalz																						
Laufende und fest disponierten Projekte																						
1	RP		A 006		AS Kaiserslautern/W	AS Kaiserslautern/O	E 6	6,2	50,0	**0,0**	50,0	0,0	0		**FD**							in Bau
2	RP		A 061		AS Rheinböllen	T+R-Anlage Hunsrück	E 6	7,6	150,7	**49,8**	100,9	0,0	0		**FD**							notwendiger Brücken-Ersatz-neubau
3	RP		A 061		Lgr. RP/BW	AK Frankenthal	E 6	30,8	434,7	**173,9**	260,8	0,0	0		**FD-E**					ja	hoch	ÖPP-Projekt Vergabeverfahren in Vorbereitung
4	RP		A 064		Biewertalbrücke		E 4	3,0	18,0	**18,0**	0,0	0,0	0		**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts
5	RP		A 643		AK Wiesbaden/Schierstein	- Rheinbrücke Schierstein-AD Mainz	N 6+E 6	4,0	190,1	**100,2**	87,9	0,0	1		**FD**							in Bau
6	RP		B 010		Wallmersbach	Hinterweidenthal	E 4	2,0	13,8	**13,8**	0,0	0,0	1		**FD**							in Bau
7	RP		B 038		OU Impflingen		N 2	2,9	17,0	**17,0**	0,0	0,0			**FD**							in Bauvorbereitung
8	RP		B 041		OU Hochstetten-Dhaun		N 2	1,6	19,5	**19,5**	0,0	0,0	1		**FD**							in Bau
9	RP		B 047		Südumgehung Worms		N 4+E 4	4,3	34,0	**34,0**	0,0	0,0			**FD**							in Bauvorbereitung
10	RP		B 050		A 1/A 60	Flughafen	E 4+N 4	40,5	282,5	**275,1**	2,4	5,0	1		**FD**							in Bau
11	RP		B 051		OU Konz-Könen		N 2	4,0	10,5	**10,5**	0,0	0,0			**FD**							in Bau
12	RP		B 255		OU Niederahr	Ettinghausen-Hahner Kreuz	N 2	6,0	4,7	**4,7**	0,0	0,0	1		**FD**							in Bau
13	RP		B 266		Bad Neuenahr	Bad Neuenahr/O	N 4	1,8	12,6	**12,6**	0,0	0,0			**FD**							in Bau
14	RP		B 271		OU Kirchheim a. d. W.		N 2	4,0	18,0	**18,0**	0,0	0,0			**FD**							in Bau
15	RP		B 327		OU Gödenroth		N 2	3,1	12,5	**12,5**	0,0	0,0			**FD**							in Bauvorbereitung
16	RP		B 427		OU Bad Bergzabern		N 2	2,6	61,7	**61,7**	0,0	0,0			**FD**							in Bauvorbereitung
Gesamtvolumen der Laufenden und fest disponierten Projekte									**1330,3**	**821,3**	**502,0**	**5,0**										

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB) und Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E)																						
17	RP	A001-G10-NW-RP-T01-RP	A 001		AS Kelberg (B 410)	AS Adenau (L10)	N 4	10,5	204,9	**204,9**	0,0	0,0	0	PA	**VB**	**5,4**	hoch					
18	RP	A001-G10-NW-RP-T02-NW-RP	A 001		AS Adenau (L10)	AS Lommersdorf (L115z) (Anteil RP)	N 4	3,7	99,7	**99,7**	0,0	0,0	0	PA	**VB**	**5,4**	hoch					
19	RP	A60-G20-RP-T2-RP	A 060		AS Ingelheim-W	AS Heidesheim	E 6	8,2	59,7	**33,1**	26,6	0,0	0	VP	**VB-E**	**3,1**				ja	hoch	
20	RP	A60-G20-RP-T3-RP	A 060		AS Heidesheim	AD Mainz	E 6	2,9	15,9	**7,5**	8,4	0,0	0	VP	**VB**	**4,2**						
21	RP	A60-G30-RP	A 060		AD Mainz	AK Mainz-S	E 6	6,5	121,7	**84,4**	37,3	0,0	0		**VB-E**	**1,2**				ja		
22	RP	A60-G30-RP-T1-RP	A 060		AD Mainz	AS Mainz-Finthen	E 6							VEA						ja		
23	RP	A60-G30-RP-T2-RP	A 060		AS Mainz-Finthen	AK Mainz-S	E 6							VEG						ja	hoch	
24	RP	A61-G10-RP-T1-RP	A 061		Lgr. NW/RP	AD Sinzig	E 6	13,1	393,8	**104,1**	289,7	0,0	0	VP	**VB-E**	**2,6**				ja		
25	RP	A61-G10-RP-T2-RP	A 061		AD Sinzig	AS Mendig	E 6	18,8	267,2	**46,4**	220,8	0,0	0	VP	**VB-E**	**2,6**				ja		
26	RP	B8n-G10-RP	B 008n		Lgr. NW/RP	Altenkirchen	N 3	9,1	68,9	**68,9**	0,0	0,0	1		**VB**	**4,4**						
27	RP	B8n-G10-RP-T1-RP	B 008n		OU Kircheib		N 3							VP								
28	RP	B8n-G10-RP-T2-RP	B 008n		OU Hasselbach		N 3							VP								
29	RP	B8n-G10-RP-T3-RP	B 008n		OU Weyerbusch		N 3							VP								
30	RP	B8n-G10-RP-T4-RP	B 008n		OU Helmenzen		N 3							VP								
31	RP	B9n-G10-RP-T1-RP	B 009n		OU Nierstein (B 9)		N 2	2,1	64,2	**64,2**	0,0	0,0		ROV	**VB**	**6,0**						
32	RP	B10-G11-RP-T1-RP	B 010		Hinterweidenthal	Hauenstein	E 4	6,9	29,4	**27,4**	2,0	0,0	1	VE	**VB**	**1,4**						
33	RP	B10-G11-RP-T2-RP	B 010		Hauenstein	Wellbachtal (B 48)	E 4	6,6	69,3	**67,5**	1,8	0,0	1	OP	**VB**	**1,4**						
34	RP	B10-G11-RP-T5-RP	B 010		Godramstein	Landau (A 65)	E 4	4,1	27,3	**25,7**	1,6	0,0	1	PF	**VB**	**1,4**						
35	RP	B36/B293-G10-RP-BW-T1-RP	B 036	B 293	Wörth am Rhein (B 9)	Karlsruhe	N 4	3,7	75,5	**75,5**	0,0	0,0		PE	**VB**	**1,8**	hoch					Rheinquerung, siehe BW
36	RP	B41-G40-RP	B 041		Steinhardt (L 233)	Waldböckelheim (L 108)	E 4	3,3	22,5	**19,5**	1,7	1,3	1	VE	**VB**	**3,4**						

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
37	RP	B48n-G20-RP	B 048n		OU Imsweiler		N 2	1,8	22,6	**22,6**	0,0	0,0		PA	**VB**	**2,2**						
38	RP	B49n-G10-RP-T2-RP	B 049n		OU Trier-Zewen		N 2	1,2	28,6	**28,6**	0,0	0,0		VP	**VB**	**3,0**			hoch			
39	RP	B51-G20-RP	B 051n		Westumfahrung Trier		N 2/4	6,0	60,1	**60,1**	0,0	0,0		PF	**VB**	**>10**						
40	RP	B51n-G10-RP	B 051n		OU Ayl		N 2	2,3	19,3	**19,3**	0,0	0,0		ROV	**VB**	**3,0**			hoch			
41	RP	B54n-G10-RP	B 054n		OU Flacht-Niederneisen		N 2	3,7	18,9	**18,9**	0,0	0,0		ROVV	**VB**	**3,5**			hoch			
42	RP	B54n-G20-RP	B 054n		Rennerod	Waldmühlen	N 3	4,5	17,8	**17,6**	0,0	0,2	1		**VB**	**4,0**			hoch			
43	RP	B54n-G20-RP-T1-RP	B 054n		OU Waldmühlen		N 2							VP								
44	RP	B54n-G20-RP-T2-RP	B 054n		OU Rennerod		N 2							PA					hoch			
45	RP	B256n-G10-RP	B 256n		OU Willroth		N 2	1,2	1,8	**1,8**	0,0	0,0		VP	**VB**	**8,1**			hoch			
46	RP	B256n-G20-RP-T2-RP	B 256n		OU Straßenhaus		N 2/3	2,8	16,8	**16,8**	0,0	0,0		VE	**VB**	**>10**						
47	RP	B266n-G22-RP	B 266n		Ahrquerung		N 4	2,4	74,3	**74,3**	0,0	0,0		VP	**VB**	**3,0**	hoch		hoch			
48	RP	B270n-G10-RP	B 270n		OU Olsbrücken		N 2	2,4	13,5	**13,5**	0,0	0,0		VEA	**VB**	**1,3**			hoch			
49	RP	B271n-G20-RP	B 271n		Grünstadt	Bad Dürkheim	N 2	8,0	43,7	**43,7**	0,0	0,0			**VB**	**4,1**						
50	RP	B271n-G20-RP-T1-RP	B 271n		OU Herxheim		N 2							VE								
51	RP	B271n-G20-RP-T2-RP	B 271n		OU Kallstadt-Ungstein		N 2							VE					hoch			
52	RP	B417n-G10-RP	B 417n		OU Diez		N 2	0,4	16,7	**16,6**	0,0	0,1		VEG	**VB**	**2,1**						
Gesamtvolumen des Vordringlichen Bedarfs und Vordringlichen Bedarfs Engpassbeseitigung									**1854,1**	**1262,6**	**589,9**	**1,6**										

Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)

53	RP	A6-G20-RP	A 006		AK Landstuhl	AS Kaiserslautern-W	E 6	13,6	115,1	**49,9**	65,2	0,0	0	VP	**WB***	**1,2**						
54	RP	A60-G20-RP-T1-RP	A 060		AD Nahetal	AS Ingelheim-W	E 6	8,6	51,0	**24,0**	27,0	0,0	0	VP	**WB***	**1,3**						
55	RP	A61-G20-RP	A 061		AK Koblenz	AS Rheinböllen	E 6	48,4	459,6	**101,4**	358,2	0,0	0	VP	**WB***	**2,2**						
56	RP	A61-G30-RP	A 061		T+R Hunsrück	AD Nahetal	E 6	14,3	161,8	**49,0**	112,8	0,0	0	VP	**WB***	**2,0**						
57	RP	A61-G40-RP	A 061		AD Nahetal	AK Frankenthal	E 6	57,2	549,2	**159,3**	389,9	0,0	0	VP	**WB***	**4,6**						
58	RP	B10-G11-RP-T3-RP	B 010		Wellbachtal (B 48)	AS Annweiler-O	E 4	5,2	158,7	**158,7**	0,0	0,0	1	VP	**WB***	**1,4**						
59	RP	B10-G11-RP-T4-RP	B 010		AS Annweiler-O	Godramstein	E 4	7,3	85,3	**81,8**	3,5	0,0	1	VE	**WB***	**1,4**						

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-besei-tigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
60	RP	B41n-G10-RP	B 041n		OU Niederbrombach-Oberbrombach	und Rötsweiler	N 2 + E3	10,7	52,0	**51,6**	0,4	0,0	1	ROVV	**WB***	**1,9**	hoch					
61	RP	B41n-G30-RP	B 041n		OU Martinstein		N 2	1,9	21,9	**21,9**	0,0	0,0	1	ROVV	**WB***	**1,4**						
62	RP	B42n-G10-RP	B 042n		OU Leutesdorf	(Bahnparallele)	N 2	1,9	18,3	**18,3**	0,0	0,0		VP	**WB***	**2,0**			hoch			
63	RP	B48n-G10-RP	B 048n		OU Klingenmünster		N 2	4,9	21,5	**21,5**	0,0	0,0		PA	**WB***	**1,0**			hoch			
64	RP	B62n-G10-RP	B 062n		OU Mudersbach		N 2	2,6	39,0	**39,0**	0,0	0,0		ROVV	**WB***	**1,2**			hoch			
65	RP	B256n-G20-RP-T1-RP	B 256n		OU Gierender Höhe		N 2	2,2	12,2	**12,2**	0,0	0,0		VP	**WB***	**>10**			hoch			
66	RP	B414n-G10-RP	B 414n		OU Kirburg		N 2	2,8	14,6	**14,6**	0,0	0,0	1	VP	**WB***	**1,5**	hoch					
67	RP	B420n-G20-RP-T2-RP	B 420n		OU Wörrstadt		N 2	3,7	29,6	**29,6**	0,0	0,0		UVS	**WB***	**3,4**						
68	RP	B9n-G10-RP-T2-RP	B 420n		OU Nierstein (B 420)		N 2	2,2	105,3	**105,3**	0,0	0,0		ROV	**WB***	**2,9**			hoch			erst Realisierung B 9 notwendig
69	RP	B423n-G10-RP	B 423n		OU Schönenberg-Kübelberg		N 2	2,1	12,5	**12,5**	0,0	0,0		ROV	**WB***	**2,4**						
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht									**1907,6**	**950,6**	**957,0**	**0,0**										

Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf (WB)

70	RP	A61-G10-RP-T3-RP	A 061		AS Mendig	AK Koblenz	E 6	16,5	245,1	**49,4**	195,7	0,0	0	VP	**WB**	**1,8**						
71	RP	A63-G10-RP	A 063		AS Klein-Winternheim	AS Saulheim	E 6	7,0	60,0	**31,4**	28,6	0,0	0	VP	**WB**	**1,3**						
72	RP	B49n-G10-RP-T1-RP	B 049n		OU Igel		N 2	2,2	59,9	**59,9**	0,0	0,0		VP	**WB**	**2,5**			hoch			
73	RP	B54/417-G30-HE-RP-T02-RP	B 054n	B 417	Lgr. HE/RP (L319)	Freiendiez	N 2	2,1	12,4	**12,4**	0,0	0,0		UVS	**WB**	**2,8**						
74	RP	B54/417-G30-HE-RP-T03-RP	B 054n	B 417	Lgr. HE/RP (L 319)	B 54	N 2	2,6	14,7	**14,7**	0,0	0,0		UVS	**WB**	**2,8**						
75	RP	B255n-G11-RP	B 255n		OU Rothenbach	und OU Langenhahn	N 3	4,8	28,2	**28,2**	0,0	0,0	1	VP	**WB**	**1,9**	hoch					
76	RP	B269n-G11-RP	B 269n		OU Birkenfeld		N 2	4,1	10,0	**10,0**	0,0	0,0		VP	**WB**	**1,3**	hoch					
77	RP	B413n-G10-RP	B 413n		OU Dierdorf		N 2	3,8	25,0	**25,0**	0,0	0,0		VU	**WB**	**1,3**			hoch			
78	RP	B414n-G20-RP	B 414n		OU Nister-Möhrendorf		N 3	1,9	20,0	**20,0**	0,0	0,0	1	VP	**WB**	**1,0**	hoch					
79	RP	B420n-G20-RP-T1-RP	B 420n		OU Gau-Bickelheim		N 2	2,6	8,3	**8,3**	0,0	0,0		VP	**WB**	**2,3**						
80	RP	B427n-G10-RP	B 427n		OU Hinterweidenthal		N 2	4,6	30,1	**30,1**	0,0	0,0		UVS	**WB**	**1,5**	hoch					
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs									**513,7**	**289,4**	**224,3**	**0,0**										

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-beseitigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Saarland																						
Laufende und fest disponierten Projekte																						
1	SL		A 008		AS Merzig/Wellingen	AS Merzig/Schwemlingen	E 4	4,0	32,1	**18,8**	13,3	0,0	0		**FD**							in Bau
Gesamtvolumen der Laufenden und fest disponierten Projekte									**32,1**	**18,8**	**13,3**	**0,0**										
Neue Vorhaben – Vordringlicher Bedarf (VB)																						
2	SL	B051-G10-SL	B 051		OU Saarlouis-Roden		N 2	2,4	11,8	**11,8**	0,0	0,0		VEG	**VB**	**6,0**						
3	SL	B268-G10-SL	B 268		OU Nunkirchen		N 2	5,7	28,7	**28,7**	0,0	0,0		VP	**VB**	**5,3**	hoch		hoch			
4	SL	B269-G10-SL	B 269		OU Lebach		N 2	4,0	20,8	**20,8**	0,0	0,0		LB	**VB**	**3,4**			hoch			
5	SL	B269-G20-SL	B 269		OU Saarlouis-Fraulautern		N 2	3,6	14,8	**14,8**	0,0	0,0		VP	**VB**	**4,6**			hoch			
6	SL	B423-G10-SL	B 423		OU Schwarzenbach	und OU Schwarzenacker	N 2	3,8	26,8	**26,8**	0,0	0,0		VEA	**VB**	**4,3**						
Gesamtvolumen des Vordringlichen Bedarfs									**102,9**	**102,9**	**0,0**	**0,0**										
Neue Vorhaben – Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)																						
7	SL	A001-G10-SL	A 001		A 1	A 623	N 4	3,2	61,5	**61,5**	0,0	0,0	1	VP	**WB***	**4,1**	hoch					
8	SL	A623-G10-SL	A 623		A 623	A 620	E 4	3,2	66,6	**58,3**	8,3	0,0	1	VP	**WB***	**3,0**						
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht									**128,1**	**119,8**	**8,3**	**0,0**										
Neue Vorhaben – Weiterer Bedarf (WB)																						
9	SL	B269-G30-SL	B 269		OU Nalbach		N 2	1,5	21,1	**21,1**	0,0	0,0		VP	**WB**	**1,4**						
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs									**21,1**	**21,1**	**0,0**	**0,0**										

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-beseitigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Sachsen																						
Laufende und fest disponierten Projekte																						
1	SN		A 014		AS Leipzig-O	AD Parthenaue	E 6	12,0	26,2	**26,2**	0,0	0,0	0		**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts
2	SN		A 072		Borna-Nord	AD A 38/A 72	E 4+N 4	16,7	152,1	**97,8**	36,6	17,7	1		**FD**							in Bau
3	SN		B 096		OU Hoyerswerda		N 2	7,3	16,5	**13,9**	0,0	2,6	1		**FD**							zugesagter Neubeginn
4	SN		B 107		OU Grimma	(3. BA)	N 2	5,1	14,2	**12,8**	0,0	1,4			**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts
5	SN		B 169		OU Göltzschtal		N 2	10,4	31,0	**27,4**	0,0	3,6			**FD**							Bauvorbereitung/in Bau
6	SN		B 173		OU Flöha	(2. BA)	N 2	1,7	21,5	**21,2**	0,0	0,3			**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts
7	SN		B 178		Niederoderwitz	Zittau	N 2	6,0	32,6	**32,6**	0,0		1		**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts
8	SN		B 178		Nostitz	A 4	N 3	5,1	41,4	**38,8**	0,0	2,6	1		**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts
Gesamtvolumen der Laufenden und fest disponierten Projekte									**335,5**	**270,7**	**36,6**	**28,2**										
Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB)																						
9	SN	B2-G10-SN-T1-SN	B 002		OU Groitzsch/Audigast		N 2	3,1	15,5	**15,5**	0,0	0,0		VP	**VB**	**3,6**			hoch			
10	SN	B2-G20-SN-T1-SN	B 002		OU Hohenossig		N 2	2,8	6,5	**6,5**	0,0	0,0		OP	**VB**	**3,3**						
11	SN	B2-G20-SN-T4-SN	B 002		OU Wellaune		N 2	3,0	5,9	**5,9**	0,0	0,0		OP	**VB**	**1,8**						Netzschluss mit OU Düben
12	SN	B6-G20-SN	B 006		Verlegung in Dresden-Cossebaude		N 2	4,2	62,7	**62,7**	0,0	0,0		VE	**VB**	**>10**			hoch			
13	SN	B95-G10-SN-T1-SN	B 095		OU Wiesa/Schönfeld		N 2	2,7	17,5	**17,5**	0,0	0,0		OP	**VB**	**5,0**			hoch			
14	SN	B97-G10-SN	B 097		OU Ottendorf-Okrilla mit AS		N 2	6,4	37,6	**37,6**	0,0	0,0		OP	**VB**	**8,2**						
15	SN	B98-G10-SN	B 098		Riesa	A 13	N 2	8,4	27,2	**27,2**	0,0	0,0			**VB**	**5,1**	hoch		hoch			
16	SN	B98-G10-SN-T1-SN	B 098		OU Glaubitz		N 2							OP					hoch			
17	SN	B98-G10-SN-T2-SN	B 098		OU Wildenhain		N 2							VP			hoch		hoch			
18	SN	B98-G10-SN-T3-SN	B 098		OU Quersa		N 2							OP								
19	SN	B98-G10-SN-T4-SN	B 098		OU Schönfeld		N 2							VE					hoch			

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
20	SN	B101-G60-SN-T3-SN	B 101		OU Freiberg		N 2/3	13,3	101,0	**96,2**	0,0	4,8		PF	**VB**	**5,2**			hoch			
21	SN	B101-G60-SN-T4-SN	B 101		Grossvoigtsberg	AS Siebenlehn	N 2	5,3	33,9	**33,9**	0,0	0,0		VE	**VB**	**2,0**			hoch			
22	SN	B115-G10-SN	B 115		OU Krauschwitz		N 2	3,3	9,7	**9,7**	0,0	0,0		VP	**VB**	**3,6**						
23	SN	B156-G10-SN	B 156		OU Malschwitz/Niedergurig	(B 156 (Spree)) - Abzw. Briesing	N 2	2,2	6,2	**6,2**	0,0	0,0		VE	**VB**	**2,9**	hoch					
24	SN	B169-G30-SN-BB-T1-SN	B 169		AS Döbeln-Nord	Salbitz	N 3	10,4	29,6	**29,6**	0,0	0,0		VP	**VB**	**2,9**		hoch				Netzschluss
25	SN	B169-G30-SN-BB-T2-SN	B 169		Salbitz	B 6	N 3	7,8	29,3	**29,3**	0,0	0,0		PA	**VB**	**3,6**		hoch				
26	SN	B172-G10-SN	B 172		OU Pirna		N 2/4	4,0	76,9	**76,9**	0,0	0,0		PA	**VB**	**5,8**						
27	SN	B173-G10-SN	B 173		Plauen	AS Plauen-O	E 4	2,0	22,3	**14,1**	8,2	0,0		VEG	**VB**	**4,1**				ja		
28	SN	B107/B174-G20-SN	B 174	B 107	Reitzenhain	AS Chemnitz-Ost	N 2/4	16,5	140,9	**140,9**	0,0	0,0	1		**VB**	**4,8**	hoch					
29	SN	B107/B174-G20-SN-T1-SN	B 174		OU Großolbersdorf/Hohndorf		N 3							VEG								
30	SN	B107/B174-G20-SN-T2-SN	B 107		Südverbund Chemnitz	Ebersdorf	N 3/4							VEG								
31	SN	B107/B174-G20-SN-T3-SN	B 107		Ebersdorf	A 4 AS Chemnitz Ost	N 3							VE								
32	SN	B107/B174-G20-SN-T4-SN	B 174		Reitzenhain		N 2							VEG								
33	SN	B175-G30-SN	B 175		AS Glauchau Ost (B 93)	w Glauchau (B 175)	E 4	4,5	49,6	**30,9**	18,5	0,2		PF	**VB**	**3,6**						
34	SN	B180-G20-SN	B 180		OU Oberlungwitz		N 2	0,3	3,3	**2,8**	0,5	0,0		OP	**VB**	**4,1**						
35	SN	B181-G10-SN	B 181		w Leipzig	AS Leipzig-W (A 9)	N 4+E 4	3,9	15,5	**13,5**	2,0	0,0		PE	**VB**	**6,5**			hoch			
36	SN	B186-G10-SN	B 186		Verlegung westl. Markranstädt		N 2	4,0	20,3	**17,3**	0,0	3,0		VP	**VB**	**5,4**			hoch			
Gesamtvolumen des Vordringlichen Bedarfs									**711,4**	**674,2**	**29,2**	**8,0**										

Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)

37	SN	B2-G10-SN-T2-SN	B 002		Verlegung bei Zwenkau		N 2	4,4	11,5	**11,5**	0,0	0,0		OP	**WB***	**1,6**			hoch			
38	SN	B2-G20-SN-T2-SN	B 002		OU Krensitz		N 2	3,0	8,9	**5,7**	0,0	3,2		OP	**WB***	**1,5**						
39	SN	B87-G21-SN-BB	B 087n		Leipzig (A 14)	Löhsten (Lgr. SN/BB)	N 2/4	59,1	301,4	**264,0**	37,4	0,0	1		**WB***	**2,2**	hoch		hoch			weitere Planungen erforderlich
40	SN	B87-G21-SN-BB-T1-SN	B 087n		Leipzig (A 14)	Eilenburg	N 4							ROVV								
41	SN	B87-G21-SN-BB-T2-SN	B 087n		Eilenburg	w Torgau	N 3							ROVV			hoch		hoch			
42	SN	B87-G21-SN-BB-T3-SN	B 087n		OU Torgau		N 3							ROVV			hoch					
43	SN	B87-G21-SN-BB-T4-SN	B 087n		ö Torgau		N 2							ROVV								

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
44	SN	B92-G10-SN	B 092		AS Plauen-S	Plauen	E 4	4,4	10,8	**10,5**	0,3	0,0		OP	**WB***	**2,0**						
45	SN	B95-G10-SN-T2-SN	B 095		OU Thum/Ehrenfriedersdorf		N 2/3	8,0	34,3	**34,3**	0,0	0,0		LBV	**WB***	**2,8**						
46	SN	B95-G10-SN-T3-SN	B 095		OU Burkhardtsdorf	Chemnitz-Harthau	N 2	2,7	26,0	**25,0**	1,0	0,0		VE	**WB***	**2,9**			hoch			
47	SN	B101-G30-SN	B 101		OU Wolkenstein		N 2/3	4,3	38,5	**38,5**	0,0	0,0		OP	**WB***	**2,3**			hoch			
48	SN	B101-G30-SN-TP1-SN	B 101		Verlegung s Wolkenstein		N 2/3							OP					hoch			
49	SN	B101-G30-SN-TP2-SN	B 101		OU Wolkenstein		N 2							OP								
50	SN	B101-G50-SN	B 101		Verlegung in Priestewitz		N 2	2,7	12,4	**4,2**	0,0	8,2		VP	**WB***	**1,8**						
51	SN	B101-G60-SN-T1-SN	B 101		OU Brand-Erbisdorf		N 2	5,5	20,1	**20,1**	0,0	0,0		VP	**WB***	**2,9**						
52	SN	B169-G20-SN	B 169		OU Greifendorf		N 2	1,8	5,9	**5,9**	0,0	0,0		VP	**WB***	**1,8**						
53	SN	B173-G20-SN	B 173		OU Oederan		N 2	3,8	23,8	**23,8**	0,0	0,0		PA	**WB***	**2,5**			hoch			
54	SN	B180-G30-SN	B 180		Verlegung bei Thalheim		N 2	2,6	11,9	**11,9**	0,0	0,0		VE	**WB***	**4,0**						
55	SN	B182-G10-SN	B 182		OU Strehla		N 2	5,9	14,9	**14,9**	0,0	0,0		OP	**WB***	**1,6**						
56	SN	B183-G10-SN	B 183		OU Bad Düben		N 2	2,9	13,6	**13,6**	0,0	0,0		OP	**WB***	**3,1**			hoch			
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht									**534,0**	**483,9**	**38,7**	**11,4**										

Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf (WB)

57	SN	A72-G30-SN	A 072		Zwickau	Chemnitz	E 6	27,6	199,7	**66,6**	133,1	0,0	0	OP	**WB**	**1,3**						
58	SN	A72-G30-SN-T1-SN	A 072		Zwickau	Stollberg	E 6							OP								
59	SN	A72-G30-SN-T2-SN	A 072		Stollberg	Chemnitz	E 6							OP								
60	SN	B6-G10-SN	B 006		OU Kühren		N 2	3,6	9,1	**9,1**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,4**			hoch			
61	SN	B94-G10-SN	B 094		Reichenbach	A 72	E 4	2,2	15,7	**9,9**	5,8	0,0		VE	**WB**	**1,0**						
62	SN	B94-G20-SN	B 094		Verlegung in Reichenbach		N 2	4,7	20,9	**20,9**	0,0	0,0		OP	**WB**	**3,0**						
63	SN	B98-G10-SN-T5-SN	B 098		OU Thiendorf		N 2	1,5	5,6	**5,6**	0,0	0,0		VP	**WB**	**5,1**			hoch			
64	SN	B101-G10-SN	B 101		Verlegung in Aue (S 255)		N 2	1,8	52,7	**52,7**	0,0	0,0		VP	**WB**	**1,8**						
65	SN	B101-G20-SN	B 101		Scheibenberg	Annaberg-Buchholz	N 2	9,1	59,5	**59,5**	0,0	0,0			**WB**	**1,4**	hoch					

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-beseitigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
66	SN	B101-G20-SN-T1-SN	B 101		OU Scheibenberg		N 2							OP					hoch			
67	SN	B101-G20-SN-T2-SN	B 101		OU Schlettau	und OU Annaberg-Buchholz	N 2							OP								
68	SN	B101-G60-SN-T2-SN	B 101		Brand-Erbisdorf-Freiberg	Freiberg	E 4	0,8	4,5	**3,6**	0,9	0,0		OP	**WB**	**2,5**						
69	SN	B107-G10-SN	B 107		TOU Colditz	mit Neubau Muldebrücke	N 2	2,8	16,2	**16,2**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,9**						
70	SN	B107-G20-SN	B 107		OU Trebsen		N 2	3,4	10,9	**10,9**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,7**						
71	SN	B156-G20-SN	B 156		OU Bluno		N 2	3,2	7,1	**7,1**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,4**						
72	SN	B169-G10-SN	B 169		OU Bad Schlema		E 4	2,9	112,2	**73,8**	1,5	36,9		OP	**WB**	**1,6**				ja		
73	SN	B169-G30-SN-BB-T3-SN	B 169		OU Lichtensee		N 2	2,0	4,8	**4,8**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,8**		hoch	hoch			
74	SN	B175-G20-SN	B 175		OU Rochlitz		N 2	4,3	36,1	**36,1**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,0**						
75	SN	B282-G10-SN-T3-SN	B 282		OU Syrau		N 2	2,8	18,7	**18,7**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,1**			hoch			
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs									**573,7**	**395,5**	**141,3**	**36,9**										

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-besei-tigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Sachsen-Anhalt																						
Laufende und fest disponierten Projekte																						
1	ST		A 014		Wolmirstedt	Lüderitz	N 4	29,0	154,0	**154,0**	0,0	0,0	0		**FD**							in Bau
2	ST		A 143		AS Halle/Neustadt	AD Halle-N	N 4	12,6	226,0	**226,0**	0,0	0,0	0		**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts
3	ST		B 002		O-OU Wittenberg		N 2	3,6	7,3	**7,3**	0,0	0,0			**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts
4	ST		B 002	B 100	OU Eutzsch		N 2	3,3	11,3	**11,3**	0,0	0,0			**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts
5	ST		B 006n		OU Bernburg	A 9	N 2/4	28,8	45,2	**45,2**	0,0	0,0			**FD**							in Bau
6	ST		B 079		OU Halberstad-Harsleben		N 2	7,3	37,4	**37,0**	0,0	0,4			**FD**							zugesagter Neubeginn
7	ST		B 091		OU Theißen		N 2	3,9	26,2	**26,2**	0,0	0,0			**FD**							zugesagter Neubeginn
Gesamtvolumen der Laufenden und fest disponierten Projekte									**507,4**	**507,0**	**0,0**	**0,4**										
Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB)																						
8	ST	A14-G20-ST-BB-T1-ST	A 014		AS Dahlenwarsleben	Wittenberge (Lgr. ST/BB)	N 4	67,1	673,0	**669,7**	0,0	3,3	0	PE	**VB**	**3,0**	hoch	hoch				Abschluss B 6n
9	ST	B1-G20-ST	B 001		OU Burg		N 3	9,7	31,4	**31,4**	0,0	0,0		OP	**VB**	**4,2**						
10	ST	B6-G10-ST	B 006		AS Großkugel (A 9)	Halle/Bruckdorf	N 2	7,2	26,3	**26,3**	0,0	0,0			**VB**	**3,5**						
11	ST	B6-G10-St-T1	B 006		OU Großkugel		N 2							OP								
12	ST	B6-G10-ST-T2	B 006		OU Gröbers		N 2							OP								
13	ST	B6-G10-ST-T3	B 006		OU Bruckdorf		N 2							OP					hoch			
14	ST	B6n-G12-ST-T1	B 006n		AS B 6n (A 9)	B 184	N 4	2,5	24,9	**24,9**	0,0	0,0		OP	**VB**	**2,5**						Abschluss B 6n
15	ST	B71-G20-ST-T1	B 071		OU Estedt		N 2	2,2	5,7	**5,7**	0,0	0,0		OP	**VB**	**7,8**						
16	ST	B71n-G10-ST	B 071n		A 14	Haldensleben	E 3+N 3	9,5	63,7	**57,8**	0,0	5,9		VEG	**VB**	**2,3**						
17	ST	B80-G10-ST	B 080		OU Aseleben		N 2+N 4	3,3	8,8	**8,8**	0,0	0,0		OP	**VB**	**4,0**			hoch			
18	ST	B81-G30-ST	B 081		OU Halberstadt		N 3	10,7	42,0	**42,0**	0,0	0,0		OP	**VB**	**6,0**						
19	ST	B87-G10-ST	B 087		OU Weißenfels (Südtangente)		N 2	6,2	24,5	**24,5**	0,0	0,0		OP	**VB**	**5,5**						
20	ST	B87-G20-ST	B 087		Naumburg	Lgr. ST/TH	N 2	24,1	102,8	**102,8**	0,0	0,0			**VB**	**2,1**	hoch	hoch				
21	ST	B87-G20-ST-T1	B 087		OU Naumburg		N 2							PE				hoch				

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-beseitigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
22	ST	B87-G20-ST-T2	B 087		OU Bad Kösen		N 2							PU				hoch				
23	ST	B87-G20-ST-T3	B 087		OU Taugwitz/ OU Poppel	OU Gernstedt	N 2							OP				hoch				
24	ST	B87-G20-ST-T4	B 087		OU Eckartsberga		N 2							OP				hoch				
25	ST	B107-G10-ST	B 107		OU Oranienbaum		N 2	4,2	12,6	**12,6**	0,0	0,0		OP	**VB**	**3,4**						
26	ST	B107-G20-ST-T1	B 107		OU Jerichow		N 2	4,7	11,1	**11,1**	0,0	0,0		OP	**VB**	**4,3**						
27	ST	B180-G60-ST	B 180		OU Aschersleben/Süd	Quenstedt	N 2	8,4	26,2	**26,2**	0,0	0,0		PE	**VB**	**2,4**						
28	ST	B181-G10-ST	B 181		OU Zöschen-Wallendorf	Merseburg	N 3	11,8	89,3	**89,3**	0,0	0,0		OP	**VB**	**5,3**	hoch					
29	ST	B183-G20-ST-T2	B 183		OU Prosigk		N 2	2,5	5,0	**5,0**	0,0	0,0		OP	**VB**	**3,2**						
30	ST	B184-G10-ST-T1	B 184		OU Roßlau/Tornau		N 2	3,7	34,5	**31,5**	0,0	3,0	1	ROV	**VB**	**4,1**			hoch			
31	ST	B184-G10-ST-T3	B 184		OU Wahlitz/OU Menz/ OU Königsborn	und OU Heyrothsberge	N 2/3	10,7	34,1	**34,1**	0,0	0,0	1	OP	**VB**	**1,7**						
32	ST	B187-G11-ST	B 187		OU Jessen	Mühlanger	N 3	21,2	48,1	**48,1**	0,0	0,0		OP	**VB**	**3,5**	hoch	hoch				
33	ST	B187-G21-ST	B 187		AS Coswig	Wittenberg	N 2/3	24,1	104,5	**104,0**	0,0	0,5			**VB**	**2,5**	hoch	hoch				
34	ST	B187-G21-ST-T1	B 187		OU Coswig - Griebo		N 2/3							PA			hoch	hoch	hoch			
35	ST	B187-G21-ST-T2	B 187		NOU Wittenberg		N 2/3							VE			hoch	hoch				
36	ST	B188-G10-ST-T3	B 188		OU Miesterhorst		N 2	5,8	13,4	**13,4**	0,0	0,0		PA	**VB**	**1,7**						Netzschluss
37	ST	B188-G20-ST	B 188		OU Oebisfelde (2. BA)		N 2	5,3	21,8	**21,8**	0,0	0,0		PA	**VB**	**3,1**						
38	ST	B244-G10-ST	B 244		OU Wernigerode		N 2	3,9	90,4	**90,4**	0,0	0,0		OP	**VB**	**3,9**						
39	ST	B246_246a-G10-ST	B 246	B 246a	OU Wanzleben		N 2/3	5,0	20,0	**20,0**	0,0	0,0		OP	**VB**	**2,2**			hoch			
Gesamtvolumen des Vordringlichen Bedarfs									**1514,1**	**1501,4**	**0,0**	**12,7**										

Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)

40	ST	B71-G20-ST-T4	B 071		OU Mahlsdorf		N 2	2,2	10,3	**10,3**	0,0	0,0		OP	**WB***	**1,9**			hoch			
41	ST	B86-G11-ST	B 086		OU Mansfeld		N 2+E 2	5,8	15,3	**15,3**	0,0	0,0		OP	**WB***	**2,6**						
42	ST	B87/B180-G10-ST	B 087	B 180	OU Wethau		N 2	4,6	37,9	**37,9**	0,0	0,0		OP	**WB***	**1,8**						
43	ST	B91-G10-ST-T2	B 091		OU Naundorf		N 2	1,3	8,9	**8,9**	0,0	0,0		VEA	**WB***	**2,2**						
44	ST	B180-G40-ST	B 180		OU Farnstädt		N 2/3	3,2	8,4	**8,4**	0,0	0,0		OP	**WB***	**3,3**						
45	ST	B183-G10-ST	B 183		OU Bitterfeld		N 2	6,9	81,4	**81,4**	0,0	0,0		OP	**WB***	**2,5**						
46	ST	B185-G21-ST-T1	B 185		OU Ballenstedt		N 2	4,1	12,6	**11,9**	0,0	0,7		VEA	**WB***	**1,0**						
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht									**174,8**	**174,1**	**0,0**	**0,7**										

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-beseitigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf (WB)																						
47	ST	B1-G30-ST	B 001		OU Genthin		N 2	4,3	11,0	**11,0**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,7**						
48	ST	B2-G10-ST-T1	B 002		OU Giebelroth		N 2	2,5	4,7	**4,7**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,4**						
49	ST	B2-G10-ST-T2	B 002		OU Droßdorf		N 2	2,9	9,3	**9,3**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,2**						
50	ST	B7/B180-G10-TH-ST-SN-T7-ST	B 007		OU Kretzschau	Döschwitz (B 180)	N 2	4,3	24,7	**24,7**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,7**			hoch			
51	ST	B27-G10-ST	B 027		TOU Hüttenrode		N 2	2,5	7,6	**7,6**	0,0	0,0		VE	**WB**	**1,2**	hoch					
52	ST	B71-G20-ST-T2	B 071		OU Kakerbeck		N 3	3,7	11,3	**11,3**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,6**						
53	ST	B71-G10-ST	B 071n		OU Letzlingen		N 2/3	4,0	17,2	**17,2**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,9**			hoch			
54	ST	B79-G20-ST	B 079		OU Athenstedt		N 2	2,8	4,5	**4,5**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,9**						
55	ST	B81-G10-ST	B 081		OU Blankenburg		N 2	5,4	61,2	**61,2**	0,0	0,0		VEA	**WB**	**1,0**						
56	ST	B81-G20-ST	B 081		Halberstadt	AS Heimburg (B 6n)	E 4	10,5	40,8	**40,8**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,3**	hoch					
57	ST	B85-G10-ST	B 085		OU Kelbra-Berga		N 2	5,7	38,5	**38,5**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,8**						
58	ST	B91-G10-ST-T3	B 091		OU Deuben		N 2	1,3	14,3	**14,3**	0,0	0,0		VP	**WB**	**2,2**			hoch			
59	ST	B107-G20-ST-T3	B 107		OU Sandau		N 2	3,6	9,1	**9,1**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,9**						
60	ST	B180-G30-ST	B 180		OU Naumburg		N 2	8,3	59,2	**59,2**	0,0	0,0		OP	**WB**	**3,3**	hoch					
61	ST	B183-G20-ST-T1	B 183		OU Gnetsch		N 2	2,0	3,1	**3,1**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,5**						
62	ST	B184-G10-ST-T2	B 184		OU Zerbst		N 2/3	8,4	28,4	**28,4**	0,0	0,0	1	OP	**WB**	**2,3**						
63	ST	B185-G10-ST-T1	B 185		OU Mosigkau		N 2	5,2	9,9	**9,9**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,7**						
64	ST	B185-G10-ST-T2	B 185		OU Köthen		N 2	4,3	13,1	**13,1**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,7**						
65	ST	B187-G10-ST-T1	B 187		OU Holzdorf		N 2	3,8	11,9	**11,9**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,4**		hoch				
66	ST	B187a-G10-ST	B 187a		OU Aken (mit Elbquerung)		N 2	9,6	103,0	**103,0**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,0**	hoch					
67	ST	B188-G10-ST-T1	B 188		OU Kloster Neuendorf/ OU Jävenitz	und OU Hottendorf	N 2	7,3	20,4	**20,4**	0,0	0,0		VEA	**WB**	**2,1**			hoch			
68	ST	B190n-G10-ST-NI-T1-ST	B 190n		LGr. ST/NI	A 14	N 3	69,7	244,3	**244,3**	0,0	0,0	1	LB	**WB**	**1,6**	hoch	hoch				
69	ST	B246_246a-G20-ST	B 246a		OU Möckern		N 2	7,0	25,8	**25,8**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,5**						
70	ST	B246a-G20-ST	B 246a		OU Altenweddingen		N 2	3,8	10,8	**10,8**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,9**						
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs									**784,1**	**784,1**	**0,0**	**0,0**										

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Schleswig-Holstein																						
Laufende und fest disponierten Projekte																						
1	SH		A 007		LGr. SH/HH	AD Bordesholm	E 6	59,0	792,8	**317,1**	475,7	0,0	0		**FD**							in Bau
2	SH		A 020		Weede	A 7	N 4	29,6	343,9	**343,9**	0,0	0,0	1		**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts
3	SH		A 021		Kiel (mit Anschluss B 76)	Stolpe	E 4	20,0	163,8	**135,9**	27,9	0,0	1		**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts
4	SH		A 023		AS Itzehoe-S	AS Itzehoe-N	E 4	-	6,2	**6,2**	0,0	0,0	1		**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts Verkehrsfreigabe 06.2016
5	SH		B 207		Puttgarden	Heiligenhafen-Ost	E 4	21,0	249,4	**179,4**	70,0	0,0	0		**FD**							Folge des Staatsvertrags Dänemark/Deutschland zur Fehmarnbeltquerung
Gesamtvolumen der Laufenden und fest disponierten Projekte									**1556,1**	**982,5**	**573,6**	**0,0**										
Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB) und Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E)																						
6	SH	A20-G10-NI-SH-T10-SH	A 020		Glückstadt (B431)	Hohenfelde (A23)	N 4	15,2	207,4	**205,4**	0,0	2,0	1	PE	**VB**	**1,9**		hoch				
7	SH	A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH	A 020		Drochtersen (Trog Süd)	Glückstadt (B 431)	N 4	4,0	389,8	**389,8**	0,0	0,0	1	PE	**VB**	**1,9**		hoch				
8	SH	A20-G10-SH	A 020		NW-Umfahrung Hamburg		N 4	23,4	215,1	**213,4**	0,0	1,7	1		**VB**	**1,9**						
9	SH	A20-G10-SH-T1-SH	A 020		Hohenfelde (A 23)	L 114	N 4							PE								Hinterlandanbindung Seehäfen/ Raumordnung
10	SH	A20-G10-SH-T2-SH	A 020		L 114	AK A 20/ A 7	N 4							PA								
11	SH	A21-G20-SH-NI-T1-SH	A 021		AK Bargteheide	AK Schwarzenbek (A 21/A 24)	E 4	20,0	134,6	**83,9**	50,7	0,0	1	OP	**VB**	**3,8**						
12	SH	A23-G10-SH-HH	A 023		AS Tornesch	AS Eidelstedt	E 6	13,0	189,8	**144,9**	44,9	0,0	1	VP	**VB-E**	**2,6**				ja		TSF geplant
13	SH	A25_B5-G20-SH	A 025n	B 005	OU Geesthacht		N 2/4	10,5	93,0	**92,6**	0,0	0,4	1	VEA	**VB**	**>10**						
14	SH	B005-G30-SH	B 005		OU Lauenburg Nord		N 2	7,5	25,3	**25,3**	0,0	0,0		OP	**VB**	**4,8**			hoch			
15	SH	B5-G10-SH	B 005		OU Hattstedt	Bredstedt	N 2	16,5	64,5	**62,9**	0,0	1,6	1	PF	**VB**	**5,4**			hoch			
16	SH	B199-G10-SH	B 199		OU Handewitt		N 2/4	7,3	13,7	**13,7**	0,0	0,0		VEA	**VB**	**8,2**			hoch			
17	SH	B202-G20-SH	B 202		Südspange Kiel		N 4	2,2	34,6	**34,6**	0,0	0,0		VP	**VB**	**4,1**						
18	SH	B202-G40-SH-T1-SH	B 202		OU Tating		N 2	3,8	7,7	**7,7**	0,0	0,0		PE	**VB**	**1,3**						
19	SH	B206-G10-SH	B 206		N-OU Itzehoe		N 2	6,1	17,7	**17,7**	0,0	0,0	1	OP	**VB**	**9,7**						
20	SH	B208-G20-SH	B 208		OU Ratzeburg		N 2	10,6	25,3	**21,5**	1,9	1,9		LBV	**VB**	**>10**	hoch					

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-besei-tigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
21	SH	B209-G10-SH	B 209		OU Schwarzenbek		N 2	5,2	17,5	**17,4**	0,0	0,1			**VB**	**>10**						
22	SH	B209-G10-SH-T1-SH	B 209		OU Schwarzenbek	2. BA (B 404 bis K 17)	N 2							PF								
23	SH	B209-G10-SH-T2-SH	B 209		OU Schwarzenbek	3. BA (K 17 bis B 209)	N 2							OP								
24	SH	B209-G20-SH	B 209		OU Lauenburg-O	(B 209 - B 5)	N 2	2,4	17,0	**17,0**	0,0	0,0		OP	**VB**	**5,8**			hoch			
25	SH	B431-G10-SH	B 431		OU Glückstadt		N 2	5,5	19,4	**19,4**	0,0	0,0		UVS	**VB**	**7,7**						
26	SH	B431-G20-SH	B 431		Verlegung in Wedel		N 2+E 2	3,5	27,4	**15,9**	0,0	11,5		LB	**VB**	**>10**			hoch			
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht									**1499,8**	**1383,1**	**97,5**	**19,2**										

Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)

27	SH	A21-G20-SH-NI-T2-SH	A 021		AK Schwarzenbek (A 24)	AD Geesthacht (A 25)	N 4	15,0	86,8	**73,1**	13,7	0,0	1	OP	**WB***	**3,8**	hoch					
28	SH	A21-G20-SH-NI-T3-SH-NI	A 021		AD Geesthacht (A 25)	AS Rönne	N 4+E 4	2,0	50,7	**48,3**	2,4	0,0	1	OP	**WB***	**3,8**	hoch					
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht									**137,5**	**121,4**	**16,1**	**0,0**										

Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf (WB)

29	SH	B502-G10-SH	B 502		Ostuferentlastungsstraße Kiel		N 4	2,6	127,9	**127,9**	0,0	0,0		VP	**WB**	**2,1**						
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs									**127,9**	**127,9**	**0,0**											

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Thüringen																						
Laufende und fest disponierten Projekte																						
1	TH		A 004	A 009	Ausbau Hermsdorfer Kreuz		E 6	2,9	80,0	**80,0**	0,0	0,0	0		**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts
2	TH		A 004		Herleshausen	Gotha	E 6	-	472,5	**189,0**	283,5	0,0	0		**FD**							Refinanzierung ÖPP-Projekt
3	TH		A 009		AS Lederhose	Lgr. TH/BY	E 6	-	273,0	**109,2**	163,8	0,0	0		**FD**							Refinanzierung ÖPP-Projekt
4	TH		B 062		OU Bad Salzungen	(4.+5. BA incl. B 19 OU Witzelroda)	N 2	9,4	69,2	**69,2**	0,0	0,0			**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts/ 4. BA Bauvorbereitung/in Bau,
5	TH		B 088		OU Rothenstein		N 2	2,6	27,3	**27,0**	0,0	0,3			**FD**							Fertigstellung des Gesamtprojekts
6	TH		B 088		OU Zeutsch		N 2	1,4	8,9	**6,7**	0,0	2,2			**FD**							zugesagter Neubeginn
7	TH		B 090n		Traßdorf (A 71)	Nahwinden	N 2	18,3	36,8	**36,8**	0,0	0,0	1		**FD**							in Bau
8	TH		B 243		OU Mackenrode		N 3	1,7	8,7	**8,7**	0,0	0,0	1		**FD**							zugesagter Neubeginn
Gesamtvolumen der Laufenden und fest disponierten Projekte									**976,4**	**526,6**	**447,3**	**2,5**										
Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB)																						
9	TH	B4-G10-TH-T3-TH	B 004		OU Nordhausen		N 2	5,4	24,5	**24,5**	0,0	0,0		LB	**VB**	**4,1**						
10	TH	B4-G40-TH	B 004		Andislebener Kreuz	Abzweig B 249	N 2	14,7	49,7	**49,7**	0,0	0,0			**VB**	**3,5**		hoch	hoch			
11	TH	B4-G40-TH-T1-TH	B 004		OU Gebesee		N 2							VE				hoch				
12	TH	B4-G40-TH-T2-TH	B 004		OU Straußfurt		N 2							LB				hoch	hoch			
13	TH	B4-G40-TH-T3-TH	B 004		OU Greußen		N 2							LB				hoch	hoch			
14	TH	B7/B180-G10-TH-ST-SN	B 007	B 180	Frohburg (A 72)	Zeitz (A 9)	N 2	14,9	71,7	**71,7**	0,0	0,0	1		**VB**	**1,7**	hoch					notwendiger Anschluss an neue BAB A 72
15	SN	B7/B180-G10-TH-ST-SN-T1-SN	B 007		Verlegung n Frohburg		N 2							VE								
16	TH	B7/B180-G10-TH-ST-SN-T2-TH	B 007		Altenburg	Lgr. TH/SN	N 2							VE								
17	TH	B7/B180-G10-TH-ST-SN-T3-TH	B 007	B 180	Altenburg	Rositz	N 2							UVS					hoch			
18	TH	B7/B247-G10-TH-T1-TH	B 007		OU Tüttleben		N 2	3,2	8,9	**8,9**	0,0	0,0		VEG	**VB**	**3,7**						
19	TH	B7/B247-G10-TH-T2-TH	B 007		Gotha	Siebleben	N 3	4,4	14,0	**13,2**	0,0	0,8		OP	**VB**	**>10**			hoch			
20	TH	B7-G10-TH-T1-TH	B 007		OU Weimar-Ost		N 2	5,0	26,0	**26,0**	0,0	0,0		LB	**VB**	**6,9**						
21	TH	B7-G10-TH-T2-TH	B 007		Nohra	Weimar	N 4/E 4	4,3	34,8	**26,8**	8,0	0,0		VEA	**VB**	**3,2**						

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-besei-tigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
22	TH	B7-G10-TH-T3-TH	B 007		Mönchenholzhausen	Nohra	N 4/E 4	6,3	32,0	**23,0**	9,0	0,0		OP	**VB**	**3,2**						Netzschluss B 7
23	TH	B19-G50-TH-T1-TH	B 019		OU Meiningen, 2. BA		N 3/4	4,4	39,2	**39,2**	0,0	0,0		PA	**VB**	**3,8**	hoch					
24	TH	B176/B247-G11-TH-T6V-TH	B 084		Behringen	Reichenbach	N 2/3	8,8	25,5	**25,5**	0,0	0,0		ROV	**VB**	**2,2**			hoch			
25	TH	B84-G10-TH	B 084		OU Bad Langensalza-Ost		N 2	4,9	19,5	**19,5**	0,0	0,0		OP	**VB**	**4,7**						
26	TH	B85-G20-TH	B 085		OU Buttelstedt		N 2	4,3	10,4	**10,4**	0,0	0,0		UVS	**VB**	**2,4**			hoch			
27	TH	B85-G60-TH	B 085		Schwarza	Saalfeld	E 4	2,9	15,0	**10,8**	4,2	0,0	1	OP	**VB**	**>10**				ja		
28	TH	B86-G10-TH	B 086		OU Bad Frankenhausen		N 2	6,7	12,8	**12,8**	0,0	0,0		OP	**VB**	**4,3**						
29	TH	B88/B247-G20-TH-T3-TH	B 088		Spange Nauendorf		N 2	3,7	8,7	**8,7**	0,0	0,0		LB	**VB**	**6,4**			hoch			
30	TH	B88-G50-TH	B 088		OU Schwarza Süd		N 2	2,3	10,5	**10,5**	0,0	0,0		VEA	**VB**	**3,7**						
31	TH	B88-G90-TH-T2-TH	B 088		Ostanbindung Rudolstadt	Kirchhasel	N 2/3	4,5	14,9	**14,9**	0,0	0,0		OP	**VB**	**1,8**						
32	TH	B92/B175-G10-TH-T2-TH	B 175		OU Burkersdorf		N 3	2,0	7,2	**7,2**	0,0	0,0		VE	**VB**	**3,0**						
33	TH	B92/B175-G10-TH-T3-TH	B 175		OU Frießnitz		N 3	1,5	4,2	**4,2**	0,0	0,0		VE	**VB**	**9,6**						
34	TH	B92/B175-G10-TH-T4-TH	B 175		OU Großebersdorf		N 3	2,6	13,7	**13,7**	0,0	0,0		VE	**VB**	**4,4**						
35	TH	B176/B247-G11-TH-T5-TH	B 176		OU Gräfentonna		N 3	5,8	26,6	**26,6**	0,0	0,0	1	LB	**VB**	**2,2**						
36	TH	B7/B180-G10-TH-ST-SN-T4-TH	B 180		Altenburg-West (B 180)		N 2	3,9	13,2	**13,2**	0,0	0,0		VP	**VB**	**1,7**						
37	TH	B243-G30-NI-TH-T4-TH	B 243		OU Holbach		N 3	3,8	16,5	**16,5**	0,0	0,0	1	VE	**VB**	**5,7**						
38	TH	B243-G30-NI-TH-T5-TH	B 243		OU Günzerode		N 3	6,0	30,0	**30,0**	0,0	0,0	1	VE	**VB**	**5,7**						
39	TH	B176/B247-G11-TH-T1-TH	B 247		OU Kallmerode		N 3	4,5	18,2	**18,2**	0,0	0,0	1	PU	**VB**	**2,2**						
40	TH	B176/B247-G11-TH-T2-TH	B 247		OU Mühlhausen		N 3	9,8	49,2	**49,2**	0,0	0,0	1	PU	**VB**	**2,2**						
41	TH	B176/B247-G11-TH-T3-TH	B 247		OU Höngeda		N 4	4,7	40,1	**40,1**	0,0	0,0	1	PU	**VB**	**2,2**						
42	TH	B176/B247-G11-TH-T4-TH	B 247		OU Großengottern		N 4	7,3	49,5	**49,5**	0,0	0,0	1	PF	**VB**	**2,2**			hoch			
43	TH	B247-G10-NI-TH-T3-TH	B 247		Ferna	Teistungen	N 2	7,6	27,4	**26,3**	0,0	1,1		VEG	**VB**	**2,0**	hoch					
44	TH	B88/B247-G20-TH-T1-TH	B 247		A 4	OU Schwabhausen	N 4	4,1	19,5	**18,8**	0,0	0,7		VEA	**VB**	**9,2**			hoch			
45	TH	B249-G20-TH	B 249		OU Mühlhausen		N 2	5,8	13,5	**13,5**	0,0	0,0		OP	**VB**	**1,5**			hoch			
46	TH	B281-G20-TH-T2-TH	B 281		Rockendorf	Krölpa	N 3	6,0	30,4	**30,4**	0,0	0,0	1	ROV	**VB**	**2,0**			hoch			
47	TH	B4n/B281-G10-TH-T1-TH	B 281		OU Saalfeld		N 2	4,1	27,1	**27,1**	0,0	0,0		ROVV	**VB**	**2,8**			hoch			
Gesamtvolumen des Vordringlichen Bedarfs mit Planungsrecht									**804,4**	**780,6**	**21,2**	**2,6**										

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-beseitigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)																						
48	TH	B4-G10-TH-T2-TH	B 004		OU Niedersachswerfen		N 2	3,7	19,0	**19,0**	0,0	0,0		LB	**WB***	**2,4**						
49	TH	B4-G30-TH-T1-TH	B 004		Sundhäuser Berge		E 4	3,7	13,6	**10,2**	3,4	0,0		OP	**WB***	**>10**		hoch				zunächst Um-und Ausbau
50	TH	B7/B180-G10-TH-ST-SN-T6-TH-ST	B 007		OU Meuselwitz		N 2	6,6	16,5	**16,5**	0,0	0,0		OP	**WB***	**1,7**						
51	TH	B19-G50-TH-T2-TH	B 019		OU Wasungen		N 2/3	3,8	84,0	**84,0**	0,0	0,0		VE	**WB***	**1,1**			hoch			
52	TH	B86-G20-TH	B 086		OU Oldisleben		N 2	4,9	22,7	**22,7**	0,0	0,0		OP	**WB***	**2,1**						
53	TH	B88-G10-TH-T1-TH	B 088		OU Großeutersdorf		N 3	2,3	13,4	**13,4**	0,0	0,0		OP	**WB***	**2,2**						
54	TH	B88-G90-TH-T1-TH	B 088		OU Uhlstädt		N 2	2,3	61,9	**61,9**	0,0	0,0		OP	**WB***	**1,8**			hoch			
55	TH	B 94-G10-TH	B 094		OU Zeulenroda		N 2	8,0	23,6	**23,6**	0,0	0,0		OP	**WB***	**1,7**			hoch			
56	TH	B94-G20-TH	B 094		OU Schleiz		N 3	6,0	18,2	**18,2**	0,0	0,0		UVS	**WB***	**2,4**						
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht									**272,9**	**269,5**	**3,4**	**0,0**										
Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf (WB)																						
57	TH	A4-G10-HE-TH-T6-HE	A 004		ö AS Wildeck - Obersuhl	w AS Wommen	E 6	7,2	154,9	**83,5**	71,4	0,0	0	OP	**WB**	**1,0**						
58	TH	B4-G10-TH-T1-TH	B 004		OU Ilfeld		N 2	4,3	73,2	**73,2**	0,0	0,0		VP	**WB**	**2,4**	hoch					
59	TH	B4n/B281-G10-TH-T3-TH	B 004n		OU Neuhaus a. R.		N 2	6,3	32,3	**32,3**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,0**						
60	TH	B281-G10-TH	B 007		OU Großstöbnitz		N 2	2,9	11,2	**11,2**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,1**			hoch			
61	TH	B19-G30-TH-T6-TH	B 019		Fambach	Barchfeld	E 4	10,9	46,3	**22,7**	23,6	0,0		OP	**WB**	**1,1**						
62	TH	B19-G30-TH-T7-TH	B 019	B87n	B87n	OU Meiningen	E 4	2,4	16,6	**14,3**	2,3	0,0		OP	**WB**	**2,8**						
63	TH	B19-G40-TH-T1-TH	B 019		OU Stockhausen		N 3	3,6	14,8	**14,8**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,1**						
64	TH	B19-G40-TH-T2-TH	B 019		Wilhelmsthal	Eisenach	N 2/3	7,6	201,8	**201,8**	0,0	0,0		ROVB	**WB**	**1,1**	hoch					
65	TH	B19-G40-TH-T3-TH	B 019		OU Etterwinden		N 3	3,0	12,6	**12,6**	0,0	0,0		ROVB	**WB**	**2,0**			hoch			
66	TH	B19-G40-TH-T4-TH	B 019	B 088	Wutha-Farnroda		N 2	5,4	49,5	**49,5**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,7**	hoch		hoch			
67	TH	B62-G10-TH	B 062		OU Zella-Mehlis		N 2	5,1	28,3	**28,3**	0,0	0,0		VP	**WB**	**1,4**	hoch					
68	TH	B84-G30-TH	B 084		OU Marksuhl		N 2	3,1	11,0	**11,0**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,0**			hoch			
69	TH	B85-G10-TH	B 085		OU Sömmerda-West		N 2	2,0	10,7	**10,7**	0,0	0,0		VP	**WB**	**2,4**						
70	TH	B85-G30-TH	B 085		OU Bad Berka		N 2	3,3	56,2	**56,2**	0,0	0,0		UVS	**WB**	**1,3**	hoch					
71	TH	B85-G40-TH	B 085		OU Teichel		N 2	1,5	5,6	**5,6**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,5**						

Lfd. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str. Nr	Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungs-stand	Dring-lich-keit	NKV	Umwelt- u. Natur-schutz-fachliche Beur-teilung	Raum-ordner-ische Beur-teilung	Städte-bauliche Beur-teilung	Eng-pass-besei-tigung	Dringend anste-hender Ersatz-/ Erhaltungs-bedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	Davon Aus-/ Neubau	davon Erhal-tung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
72	TH	B85-G50-TH	B 085		OU Pflanzwirbach		N 2	1,4	6,9	**6,9**	0,0	0,0		OP	**WB**	**2,3**						
73	TH	B87n-G20-TH	B 087n		Meiningen	Lgr. TH/HE (bzw. B 278)	N 2/3	17,9	76,4	**76,4**	0,0	0,0			**WB**	**1,0**	hoch		hoch			
74	TH	B87n-G20-TH-T1-TH	B 087n		Melkers	Walldorf	N 3							OP								
75	TH	B87n-G20-TH-T2-TH	B 087n		Herpf	Stepfershausen	N 3							OP								
76	TH	B87n-G20-TH-T3-TH	B 087n		OU Oberkatz		N 3							OP			hoch					
77	TH	B87n-G20-TH-T4-TH	B 087n		OU Kaltennordheim		N 3							OP			hoch		hoch			
78	TH	B87n-G20-TH-T5-TH	B 087n		OU Diedorf		N 3							OP								
79	TH	B88-G20-TH	B 088		OU Camburg		N 2	2,1	12,6	**12,6**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,2**			hoch			
80	TH	B88-G80-TH	B 088		OU Gehren	Pennewitz	N 2	4,4	18,9	**18,9**	0,0	0,0		VE	**WB**	**1,0**	hoch					
81	TH	B89-G10-TH	B 089		Eisfeld	Hildburghausen	N 3	8,2	30,3	**30,3**	0,0	0,0			**WB**	**2,1**						
82	TH	B89-G10-TH-T1-TH	B 089		OU Harras		N 3							OP					hoch			
83	TH	B89-G10-TH-T2-TH	B 089		OU Hildburghausen		N 3							OP								
84	TH	B92/B175-G10-TH-T1-TH	B 092		OU Wolfsgefährt		N 3	2,6	23,2	**23,2**	0,0	0,0		VE	**WB**	**1,7**						
85	TH	B176-G10-TH	B 176		OU Kölleda		N 2	2,3	5,5	**5,5**	0,0	0,0		LB	**WB**	**1,0**			hoch			
86	TH	B7/B180-G10-TH-ST-SN-T5-TH	B 180		Altenburg	Gößnitz (B 93)	N 2	6,6	27,0	**27,0**	0,0	0,0	1	UVS	**WB**	**1,7**						
87	TH	B7/B247-G10-TH-T3-TH	B 247		Gotha	A 4	E 4	2,1	9,7	**7,3**	1,5	0,9		VE	**WB**	**1,9**						
88	TH	B88/B247-G20-TH-T2-TH	B 247		OU Schwabhausen	Spange Nauendorf	E 4	3,4	11,0	**7,5**	3,5	0,0		OP	**WB**	**1,6**						
89	TH	B249-G30-TH	B 249		Grabe	Körner	N 2	8,0	17,7	**17,7**	0,0	0,0		VE	**WB**	**2,0**						
90	TH	B281-G20-TH-T1-TH	B 281		OU Pößneck		N 3	7,9	52,0	**52,0**	0,0	0,0	1	ROV	**WB**	**2,0**			hoch			
91	TH	B4n/B281-G10-TH-T2-TH	B 281		Lichte	Reichmannsdorf	N 3	12,2	74,7	**74,7**	0,0	0,0		OP	**WB**	**1,0**						
Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs									**1090,9**	**987,7**	**102,3**	**0,9**										

Lfd. Nr.	Land	Str. Nr.	Projekt von	Projekt bis	Bauziel
Diese Projekte sind in der angemeldeten Form unwirtschaftlich. Im Rahmen der nächsten Bedarfsplanüberprüfung sind sie erneut zu bewerten.					
1	BY	A 003	AS Rosenhof (B 8)	AK Deggendorf (A 92)	6-streifige Erweiterung
2	BY	A 003	AS Aicha vorm Wald	AS Passau-Nord	6-streifige Erweiterung
3	BY	A 003	AS Passau-Nord	Bundesgrenze D/A	6-streifige Erweiterung
4	RP	A 006	AK Frankenthal	AS Sandhofen	6-streifige Erweiterung
5	BY	A 006	AK Nürnberg-O	AK Altdorf	6-streifige Erweiterung
6	BY	A 073	AS Forchheim-Süd	AK Fürth/Erlangen	6-streifige Erweiterung
7	HH/SH	A 001	AK Hamburg-O	Lgr. HH/SH	8-streifige Erweiterung
8	HH	A 001	AK Hamburg-O	AD Hamburg-SO	8-streifige Erweiterung
9	HE	A 003	AS Hanau	Seligenstädter Dreieck	8-streifige Erweiterung
10	NI	A 039	AK Wolfsburg	Wolfsburg-Sandkamp	6-streifige Erweiterung
11	NW	A 004	AK Köln-Gremberg (A 559)	AD Köln-Heumar (A 3)	8-streifige Erweiterung
12	NW	A 042	AK Oberhausen-W (A 3)	AS Oberhausen-Zentrum	8-streifige Erweiterung
13	NW	A 042	AS Oberhausen-Zentrum	AS Bottrop-S	8-streifige Erweiterung
14	RP	A 060	AD Mainz		Umbau BAB-Knoten
15	RP	A 064	Nordumfahrung Trier		4-streifiger Neubau

Erklärungen und Abkürzungen

Hinweis: Bei Hauptprojekten, deren Teilprojekte sich auf mindestens zwei Bundesländer erstrecken, wird in der Projektnummer auf die betroffenen Bundesländer Bezug genommen.

Bauziele (Neubau):

N 2	2-streifiger Neubau
N 3	3-streifiger Neubau
N 4	4-streifiger Neubau
N 6	6-streifiger Neubau
N 2/3	2-bzw. 3-streifiger Neubau
N 2/4	2-bzw. 4-streifiger Neubau
N 3/4	3-bzw. 4-streifiger Neubau
N 4/6	4-bzw. 6-streifiger Neubau
N 2+E 2	2-streifiger Neubau und Erweiterung auf 2 Fahrstreifen
N 2+E 4	2-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
N 3+E 4	3-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
N 4+E 4	4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
N 4+E 6	4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
N 6+E 6	6-streifiger Neubau und Erweiterung auf 6 Fahrstreifen

Bauziele (Erweiterung):

E 2	Erweiterung auf 2 Fahrstreifen
E 3	Erweiterung auf 3 Fahrstreifen
E 4	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
E 6	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
E 8	Erweiterung auf 8 Fahrstreifen
E 10	Erweiterung auf 10 Fahrstreifen
E 3/4	Erweiterung auf 3 bzw. 4 Fahrstreifen
E 6/8	Erweiterung auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen
E 6/10	Erweiterung auf 6 bzw. 10 Fahrstreifen
E 8/9	Erweiterung auf 8 bzw. 9 Fahrstreifen
E 8/10	Erweiterung auf 8 bzw. 10 Fahrstreifen
KN	Ausbau eines Knotenpunkts

Allgemeine Abkürzungen:

AD	Autobahndreieck
AK	Autobahnkreuz
AS	Anschlussstelle
B	Bundesstraße
BA	Bauabschnitt
BAB	Bundesautobahn
Bgr.	Bundesgrenze
FB	Fahrbahn
KN	Knotenpunkt
L	Landesstraßen
LGr.	Landesgrenze
M	Mitte
N	Nord
NWK	Nord-West-Kreuz
O	Ost
OU	Ortsumfahrung
ÖPP	öffentlich-private Partnerschaft
S	Süd
sö	Süd-östlich
SW	Süd-westlich
T-OU	Teilortsumgehung
TSF	Temporäre Seitenstreifenfreigabe
W	West

Planungsstand:

LB	Linie bestimmt / Trassenführung festgelegt
LBA	Linienbestimmung / Trassenfestlegung beantragt
LBV	Liniebestimmung in Vorbereitung
OP	ohne Planungsbeginn
PA	Planfeststellung beantragt
PE	Planfeststellungserörterung stattgefunden
PF	Planfeststellungsbeschluss ergangen
PU	Planfeststellungsbeschluss unanfechtbar
ROV	Raumordnungsverfahren ergangen
ROVV	Raumordnungsverfahren in Vorbereitung
ROVB	Raumordnungsverfahren beantragt
TVF	Teilverkehrsfreigabe 1
UVS	Umweltverträglichkeits- / Variantenunt. abgeschlossen
VE	Vorentwurf in Bearbeitung
VEA	Vorentwurf abgeschlossen
VEG	Vorentwurf genehmigt
VP	Vorplanung läuft
VU	Verkehrsuntersuchung läuft

Anlage 2 –
Projektlisten Schiene

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme[2]	Investitionen in Mio. €			Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung	Raumordnerische Analyse	Engpassbeseitigung	Hinweise
				Gesamt	davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/Ersatz							
Laufende und fest disponierte Projekte													
1	L01	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. €	Bezugsfall; weitgehend fertig gestellte Bedarfsplanmaßnahmen mit Restarbeiten				fertig						
2	L02	ABS Lübeck/ Hagenow Land – Rostock – Stralsund	Bezugsfall: 1. Baustufe u. teilweise 2. Baustufe: Schönberg – Grieben, Bf Schönberg, Bf Grevesmühlen, Bad Kleinen – Ventschow, Schwaan – Rostock, Ribnitz-Damgarten West – Warnowbrücke, ESTW, Carlshöhe – Bad Kleinen (a); nicht Bezugsfall: 2. Gleis Riekdahl (bei Rostock) – Ribnitz-Damgarten West und Velgast – Stralsund sowie Vmax-Erhöhung auf 160 km/h Riekdahl – Ribnitz-Damgarten West				weitgehend fertig[1]						
3	L03	ABS Hamburg – Büchen – Berlin	Vollständig im Bezugsfall				fertig						
4	L04	ABS Stelle – Lüneburg	Vollständig im Bezugsfall				fertig						
5	L05 u. N18	ABS Berlin – Dresden (1. u. 2. Baustufe)	Vollständig im Bezugsfall				im Bau						
6	L06	ABS Hannover – Lehrte	Vollständig im Bezugsfall				fertig						
7	L07 u. W07	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (1. Baustufe)	Bezugsfall: 1. Baustufe: 2. Gleis Hildesheim – Groß Gleidingen; nicht Bezugsfall: 2. Baustufe: 2. Gleis u. Elektrifizierung Löhne – Hameln – Elze; 3. u. 4. Gleis Elze – Nordstemmen; 4. Gleis Groß Gleidingen – Braunschweig, 2. Gleis Abzw. Weddel – Fallersleben, Vmax-Erhöhung				fertig						
8	L08	ABS Dortmund – Paderborn – Kassel	Vollständig im Bezugsfall				weitgehend fertig						

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme[2]	Investitionen in Mio. €			Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung	Raumordnerische Analyse	Engpassbeseitigung	Hinweise
				Gesamt	davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/Ersatz							
9	L09	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt	Bezugsfall: NBS Erfurt – Ebensfeld u. Teile der ABS Nürnberg – Ebensfeld: Nürnberg – Fürth – Erlangen – Forchheim, Breitengüßbach – Ebensfeld, Vorsorgemaßnahmen für Güterzugtunnel Fürth, ESTW u. Bf-Umbauten Strullendorf u. Eggolsheim); nicht Bezugsfall: 3. u. 4. Gleis Breitengüßbach – Bamberg – Forcheim sowie Güterzugtunnel Fürth (siehe Pr-Nr. 2-010-V02)				im Bau[1]					
10	L10	NBS/ABS Erfurt – Leipzig/Halle	Vollständig im Bezugsfall				fertig						
11	L11	ABS Leipzig – Dresden	Vollständig im Bezugsfall				im Bau						
12	L12 u. W09	ABS Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau – Chemnitz (1. u. 2. Baustufe)	Bezugsfall: 1. Baustufe u. teilweise 2. Baustufe: 2. Gleis Weimar – Großschwabhausen, Neue Schneke – Stadtroda; nicht Bezugsfall: 2. Gleis Papiermühle – Hermsdorf-Klosterlausitz, Töppeln – Gera, Elektrifizierung Weimar – Gera – Gößnitz / Lehndorf (siehe Pr-Nr. 2-038-V01)				weitgehend fertig						
13	L13	ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden	Vollständig im Bezugsfall				weitgehend fertig						
14	L14	ABS Berlin – Frankfurt/Oder – Grenze D/PL	Vollständig im Bezugsfall				weitgehend fertig						
15	L15	ABS Köln – Aachen	Bezugsfall: Köln – Düren, Aachen – Grenze D/B; nicht Bezugsfall: Düren–Aachen, aber bis zu einer Bewertungsaktualisierung (siehe Pr-Nr. 2-048-V01) gilt die letzte Bewertung, nach der das Projekt fortgeführt werden darf.				weitgehend fertig[1]						
16	L16	ABS/NBS Hanau – Nantenbach	Vollständig im Bezugsfall				weitgehend fertig						

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme[2]	Investitionen in Mio. €			Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung	Raumordnerische Analyse	Engpassbeseitigung	Hinweise
				Gesamt	davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/Ersatz							
17	L17	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, Kehl – Appenweier	Bezugsfall: ABS Ludwigshafen – Saarbrücken u. Teile der ABS Kehl – Appenweier: Rheinbrücke bei Kehl; nicht Bezugsfall: Ostkopf Bf Kehl sowie Kehl (a) – Appenweier, aber bis zu einer Bewertungsaktualisierung siehe Pr-Nr. 2-034-V01) gilt die letzte Bewertung, nach der das Projekt fortgeführt werden darf.				weitgehend fertig[1]						
18	L18	ABS Mainz – Mannheim	Vollständig im Bezugsfall				fertig						
19	L19	ABS Fulda – Frankfurt am Main	Bezugsfall: Bf Neuhof, Bü-Beseitigung Gelnhausen; nicht Bezugsfall: Hailer – Gelnhausen (siehe Pr-Nr. 2-002-V02 o. 2-007-V01)				fertig[1]						
20	L20	ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg	Bezugsfall: NBS Wendlingen – Ulm; nicht Bezugsfall: Vmax-Erhöhung Neu-Ulm – Neuoffingen (siehe Pr-Nr. 2-041-V01)				im Bau[1]						
21	L21, N14	ABS Augsburg – München (1. u. 2. Baustufe)	Vollständig im Bezugsfall				fertig						
22	L22, N21, I10	ABS München – Mühldorf – Freilassing (1., 2. u. 3. Baustufe)	Bezugsfall: 2. Gleis Ampfing – Mühldorf – Tüßling, ESTW Burghausen, 3. Gleis Freilassing – Salzburg; nicht Bezugsfall: 2. Gleis Markt Schwaben – Ampfing u. Tüßling – Freilassing, Elektrifizierung Markt Schwaben – Burghausen/ Freilassing, Truderinger Kurve (siehe Pr-Nr. 2-008-V02)				im Bau[1]						
23	L23	NBS/ABS Nürnberg – Ingolstadt – München	Vollständig im Bezugsfall				weitgehend fertig						
24	L25 u. N15	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (1. u. 2. Baustufe)	Bezugsfall: Streckenabschnitte (StA) 1 – 6 Karlsruhe – Offenburg (a), StA 9 (außer 9.0a) Müllheim – Basel; nicht Bezugsfall: Streckenabschnitt (StA) 7, StA 8 und 9.0a: Offenburg – Kenzingen – Freiburg (Brsg) – Buggingen – Müllheim (siehe Pr-Nr. 2-005-V01 o. 2-005-V02)				im Bau[1]						

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme[2]	Investitionen in Mio. €			Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung	Raumordnerische Analyse	Engpassbeseitigung	Hinweise
				Gesamt	davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/Ersatz							
25	L26	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (1. Stufe)	Vollständig im Bezugsfall				teilw. fertig, teilw. im Bau						
26	L27	Ausbau von Knoten (Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg)	Bezugsfall: Berlin: Dresdner Bahn, Nordkreuz – Karow 1. u. 2. Baustufe, Dresden: 1. Baustufe, Erfurt, Halle, Leipzig, Magdeburg; nicht Bezugsfall: Dresden: 2. Baustufe, aber bis zu einer Bewertungsaktualisierung (siehe Pr-Nr. K-999-V99) gilt die letzte Bewertung, nach der dieses Projekt fortgeführt werden darf.				teilw. fertig, teilw. im Bau						
27	N01	ABS Hamburg – Lübeck	Vollständig im Bezugsfall				fertig[1]						
28	N03	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven/ Langwedel – Uelzen	Bezugsfall: ABS Oldenburg – Wilhelmshaven; nicht Bezugsfall: Elektrifizierung Langwedel – Uelzen (siehe Pr-Nr. 2-003-V02)				im Bau[1]						
29	N06	ABS Uelzen – Stendal	Bezugsfall: Salzwedel – Hohenwulsch, Bf Uelzen; nicht Bezugsfall: 2. Gleis Veerßen – Salzwedel sowie Hohenwulsch – Stendal u. Vmax-Erhöhung der beiden Streckenteile (siehe Pr-Nr. 2-018-V01)				weitgehend fertig[1]						
30	N09 u. I09	ABS (Amsterdam –) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen (1. u. 2. Baustufe)	Bezugsfall: 1. Baustufe: 3-gleisiger Ausbau; Nicht Bezugsfall: 2. Baustufe: Vmax-Erhöhung auf 200 km/h				im Bau						
31	N11	ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL	Vollständig im Bezugsfall				im Bau						
32	N16	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach/Grenze D/CZ (– Prag)	Bezugsfall: Elektrifizierung Hof – Reichenbach; nicht Bezugsfall: Elektrifizierung Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ (siehe Pr-Nr. 2-017-V01)				fertig[1]						

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme[2]	Investitionen in Mio. €			Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung	Raumordnerische Analyse	Engpassbeseitigung	Hinweise
				Gesamt	davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/Ersatz							
33	N17	ABS Luxemburg – Trier – Koblenz – Mainz	Bezugsfall: 2. Gleis Igel – Igel West; nicht Bezugsfall: 2. Gleis Moselbrücke bei Konz, Linienverbesserungen, Neigetechnikausbau				fertig[1]						
34	N24	ABS Berlin – Görlitz	Bezugsfall: Vmax-Erhöhung Königs Wusterhausen – Lübbenau; nicht Bezugsfall: Elektrifizierung Cottbus – Görlitz, 2. Gleis Lübbenau – Cottbus, Vmax-Erhöhung Lübbenau – Görlitz (siehe Pr-Nr. 2-028-V01)				fertig[1]						
35	N27	ABS München – Lindau – Grenze D/A	Vollständig im Bezugsfall				im Bau						
36	N28	Ausbau von Knoten (2. Stufe) (Bremen, Frankfurt/Main, Hamburg, Mannheim, München)	Bremen: Bezugsfall (zusätzlich siehe Pr-Nr. K-999-V99) Frankfurt: Bezugsfall: Sportfeld 1. Baustufe u. 2-gleisiger Abzweig Galluswarte; alles andere nicht im Bezugsfall (siehe Pr-Nr. K-001-V01), Hamburg: Bezugsfall: SHHV-Maßnahmen; alles andere nicht im Bezugsfall (siehe Pr-Nr. K-002-V01), Mannheim: Bezugsfall: Spurplan/Bahnsteig F; alles andere nicht im Bezugsfall (siehe Pr-Nr. K-004-V01) München: nicht im Bezugsfall (siehe Pr-Nr. K-005-V01). Bis zu einer Bewertungsaktualisierung der Knoten Frankfurt, Hamburg u. Mannheim gilt die letzte Bewertung, nach der diese drei Projekte fortgeführt werden dürfen. Unbeschadet einer notwendigen Bewertungsaktualisierung vor Realisierungsbeginn gilt dies auch für die Planung des Knotens München.				teilw. im Bau, teilw. fertig[1]						
37	N29	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe)	Bezugsfall gemäß ZBA-Projekt (Rbf/KV-Konzept 1/07); nicht Bezugsfall: 2. Modul Basel; Kombinierter Verkehr (KV) Drehscheibe Rhein/Ruhr 3. u. 4. Baustufe; Zugbildungsanlage (ZBA) Oberhausen-Osterfeld Süd 2. Baustufe (Ost-West) (siehe Pr-Nr. R-999-V99)				teilw. im Bau, teilw. fertig[1]						
Summe der Laufenden und fest disponierten Projekte				**12.000,0**	**8.400,00**	**3.600,00**							

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme[2]	Investitionen in Mio. €			Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung	Raumordnerische Analyse	Engpassbeseitigung	Hinweise
				Gesamt	davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/Ersatz							
Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)													
1	2-001-V02	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (Südbahn)	Elektrifizierung Ulm – Friedrichshafen – Lindau; Elektrifizierung Anschlussstrecken nach Laupheim Stadt; abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhung auf Vmax 160 km/h	225,2	221,0	4,2	BB vsl. 2016	VB	2,7				
2	2-002-V02	ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt	Alternative „Mottgers“: 3. u. 4. Gleis Hanau – Gelnhausen, Vmax 200 km/h; 2-gleisige NBS Gelnhausen – Mottgers, Vmax 250 km/h, mit beidseitigen höhenfreien 2-gleisigen Verbindungskurven Richtung Fulda u. Würzburg an Schnellfahrstrecke Fulda – Würzburg; 2-gleisige ABS/NBS im Korridor Wildeck/Blankenheim – Bad Hersfeld – Kirchheim/Langenschwarz, Vmax 200 km/h, höhenfreie Einbindung in die NBS Kassel – Fulda; Ertüchtigung Eisenach – Erfurt für Vmax 200 km/h	4.252,8	3.920,1	332,7	GE	VB (gewählte Alternative)	1,8	hoch	hoch	ja	Alternativenentscheid NBS Gelnhausen – Mottgers mit beidseitiger Anbindung nach Norden und Süden oder ABS/NBS Gelnhausen – Fulda/Aschaffenburg – Nantenbach erfolgt in der weiteren Planung durch den Vorhabenträger. In Gesamtinvestitionen u. Gesamtplanwirkungen wurde Variante mit höherem NKV unterstellt.
	2-007-V01		Alternative „Bestandsnaher Neu-/Ausbau“: 3. u. 4. Gleis Hanau – Gelnhausen, Vmax 200 km/h; 2-gleisige NBS Gelnhausen – Fulda mit Verbindungskurven der NBS zur Strecke 3600, höhenfreie Einbindung in Schnellfahrstrecke Fulda – Würzburg, Vmax 200 km/h; 2-gleisige ABS/NBS im Korridor Wildeck/Blankenheim – Bad Hersfeld – Kirchheim/Langenschwarz, Vmax 200 km/h, höhenfreie Einbindung in die NBS Kassel – Fulda; Ertüchtigung Eisenach – Erfurt für Vmax 200 km/h; Blockverdichtung Aschaffenburg – Nantenbach	3.699,2	3.387,4	311,7	GE		1,4	hoch		ja	

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme[2]	Investitionen in Mio. €			Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung	Raumordnerische Analyse	Engpassbeseitigung	Hinweise
				Gesamt	davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/Ersatz							
3	2-003-V03	ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS Langwedel – Uelzen, Rotenburg – Verden – Minden/Wunstorf, Bremerhaven – Bremen – Langwedel (Optimiertes Alpha-E + Bremen)	Ertüchtigung u. Elektrifizierung Langwedel – Uelzen, 9 Kreuzungsbahnhöfe, Vmax 80 km/h für SGV; Blockverdichtung Verden – Nienburg – Wunstorf u. Celle – Lehrte; Bf Nienburg: neues Überholgleis, mittiges Wendegleis für S-Bahn Bremen; 2 zusätzl. Kreuzungsbahnhöfe Nienburg – Minden; 3. Gleis Lüneburg – Uelzen; ABS Ashausen – Uelzen - Celle, Vmax 250/230 km/h (ggf. mit zusätzlichen fahrplanbasierten Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung und Ortsumfahrungen); ABS Celle – Hannover-Vinnhorst, Vmax 230 km/h; Knoten Verden: Überwerfungsbauwerk zur Entkopplung der Verkehre aus Rotenburg u. Bremen, mittige Anbindung S-Bahn; 3. Gleis Langwedel – Bremen-Sebaldsbrück u. Bremen Rbf Abzw Bve – Bremen-Burg, Vmax 160 km/h; Blockverdichtung Stubben – Bremerhaven-Wulsdorf – Bremerhaven-Speckenbüttel; ABS Rotenburg - Verden	3.890,9	3.064,1	826,8	-	VB	1,0	hoch		ja	
4	2-004-V03	Korridor Mittelrhein: Zielnetz I (umfasst u. a. NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe, NBS Frankfurt – Mannheim, ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau)	2-gleisige NBS Zeppelinheim – MA-Waldhof, Vmax 300 km/h, 2-gleisige Verbindungsstrecke im Korridor Klein-Gerau/Weiterstadt/Griesheim; 2. Gleis MA-Käfertal – MA Rbf; 3. u. 4. Gleis ABS/2-gleisige NBS Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe, Vmax 200 km/h; Verknüpfungen in Zeppelinheim, MA-Waldhof, Weiterstadt/Griesheim, Darmstadt u. Graben-Neudorf höhenfrei; 1-gleisige Verbindungsspange zwischen Wiesbadener u. Frankfurter Ast der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main mit niveaugleicher Einfädelung in Wiesbadener u. niveaufreier Einfädelung in Frankfurter Ast (Wallauer Spange); 3. Gleise Karlsruhe – Durmersheim u. Groß Gerau-Dornberg – Riedstadt-Goddelau; Herstellung KV-Profil P/C 400 Hagen – Siegen Ost Gbf, Au – Siegen – Siegen Ost Gbf u. Siegen – Siegen-Weidenau; Blockverdichtung Kreuztal – Siegen u. Wetzlar – Gießen-Bergwald – Friedberg; durchgehend 2 Gleise Blankenberg – Merten u. Schladern – Rosbach; höhenfreie Verknüpfungen in Friedberg u. Großkrotzenburg; 4-gleisiger Ausbau F-Stadion–Zeppelinheim inkl. Güterzuggleis F-Stadion (Str. 3658)	4.394,7	3.799,5	595,2	teilw. VP	VB	2,2	hoch	hoch	ja	

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme[2]	Investitionen in Mio. €			Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung	Raumordnerische Analyse	Engpassbeseitigung	Hinweise
				Gesamt	davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/Ersatz							
5	2-005-V02	ABS/NBS Karlsruhe – Basel	„BAB-Trasse“ (Erfüllung Kernforderungen 1 „Tunnel Offenburg“, 2 „Autobahnparallele“ laut Beschluss Nr. 18-7364 des Deutschen Bundestags): 2-gleisige NBS „Offenburg Nord“ – Hügelheim parallel zur A 5, Vmax 160 km/h, mit zwei 1-gleisigen Güterzugtunneln Offenburg, Variante 1c (Umfahrung Stadtgebiet), Ausfädelung „Offenburg Nord“ bei Strecken-km 143,0 (Kernforderungen 1+2); Ausbau Bestandsstrecke (4000) Offenburg – Kenzingen auf Vmax 250 km/h; 3. u. 4. Gleis Friesenheim – Lahr u. Ringsheim – Kenzingen, Vmax 160 km/h; 3. u. 4. Gleis Hügelheim – Müllheim, Vmax 250 km/h; Ausbau Bestandsstrecke (4000) Kenzingen – Freiburg (Brsg) – Buggingen auf Vmax 200 km/h; 1-gleisige Verbindungskurve zwischen NBS u. Bestandsstrecke (4000) in Höhe Riegel für SGV von u. nach Freiburg, Vmax 120 km/h; Umsetzung der Kernforderungen 3 (erhöhter Schallschutz Riegel – Schallstadt), 4 (Bürgertrasse Bad Krozingen – Buggingen) u. der optimierten Kernforderung 6 (erhöhter Schallschutz Hügelheim – Müllheim (– Auggen), Knoten Hügelheim kreuzungsfrei)	6.394,0	5.654,4	739,7	-	VB	1,6	hoch		ja	
6	2-008-V02	ABS München – Mühldorf – Freilassing	2. Gleis Markt Schwaben – Ampfing, Vmax 160 km/h, Elektrifizierung Markt Schwaben – Freilassing u. Tüßling – Burghausen; 1-gleisige Verbindungskurve von München Riem nach München Trudering (Truderinger Kurve)	1.140,7	820,0	320,7	VP	VB	1,2			ja	
7	2-009-V03	ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein)	Blockverdichtung München-Trudering – Grafing; 2-gleisige NBS Grafing – Großkarolinenfeld, Vmax 230 km/h; 2-gleisige NBS Großkarolinenfeld – Brannenburg, Vmax 230 km/h (Westumfahrung Rosenheim); 2 zusätzliche Gleise Brannenburg – Kiefersfelden – Grenze D/A	(1.320,8)	(1.210,9)	(109,9)	GE	VB				ja	Kosten für 2 zusätzliche Gleise Brannenburg – Kiefersfelden – Grenze D/A werden noch ermittelt. Maßnahme wird noch bewertet.
8	2-010-V02	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)	3. u. 4. Gleis Forchheim – Strullendorf, Vmax 230 km/h, neuer Überholungsbahnhof Eggolsheim Süd; 2 zusätzliche Gleise im Korridor Strullendorf – Breitengüßbach, Vmax 230 km/h; Blockverdichtung Fürth – Eltersdorf	1.143,6	940,8	202,9	PF	VB	1,1	hoch		ja	

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme[2]	Investitionen in Mio. €			Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung	Raumordnerische Analyse	Engpassbeseitigung	Hinweise
				Gesamt	davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/Ersatz							
9	2-011-V01	ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ)	2. Gleis u. Elektrifizierung Bad Schwartau-Waldhalle – Ratekau, Vmax 160 km/h; 2-gleisige NBS Ratekau – Göhl, Vmax 160 km/h; 2. Gleis u. Elektrifizierung Göhl – Puttgarden mit 2-gleisiger Fehmarnsundquerung, Umfahrung Großenbrode u. Elektrifizierung der Stichstrecke nach Fehmarn-Burg, Vmax 160 km/h; 1-gleisige NBS nach Neustadt (Holstein, Stichstrecke); neue Verkehrsstationen Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Haffkrug, Lensahn, Oldenburg, Großenbrode; Pufferbahnhof Lübeck; Verlängerung der Überholungsgleise HH-Wandsbek – Puttgarden auf 850 m Nutzlänge	1.517,9	1.232,0	285,9	VP	VB	1,7	hoch		ja	
10	2-013-V01	ABS Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Nürnberg	Blockverdichtung Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Siegelsdorf; 3. Gleis Siegelsdorf – Fürth	223,1	165,2	57,8	-	VB-E	5,2			ja	
11	2-014-V01	ABS Nürnberg – Passau	3. Gleis Feucht – Neumarkt (Opf.); Blockverdichtung Neumarkt (Opf.) – Regensburg; 3. Gleis Regensburg Hbf – Obertraubling; Blockverdichtung Obertraubling – Plattling	585,0	433,3	151,7	-	VB	1,5			ja	
12	2-015-V01	ABS Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen)	6 km lange 1-gleisige NBS Espenau-Mönchehof – Fuldatal-Ihringshausen, höhengleiche Einbindungen in Bestandsstrecken	79,3	68,9	10,3	-	VB-E	15,6			ja	
13	2-016-V01	ABS/NBS Hannover – Bielefeld	2 zusätzliche Gleise im Korridor Seelze – Porta Westfalica/ Bad Oeynhausen, Vmax 230 km/h, mit Fernverkehrsanbindung Minden u. Engpassbeseitigung in den Knoten Minden u. Wunstorf; Ertüchtigung von 2 der 4 vorhandenen Gleise Porta Westfalica – Bad Oeynhausen – Löhne (Westf.) auf Vmax 180 km/h	1.884,8	1.650,8	234,0	-	VB	2,0	hoch	hoch	ja	
14	2-017-V01	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/ Grenze D/CZ (– Prag) (Franken-Sachsen-Magistrale)	Elektrifizierung Nürnberg – Marktredwitz – Hof, Marktredwitz – Schirnding – Grenze D/CZ u. Nürnberg Ost – Nürnberg-Dutzendteich	1.194,9	841,7	353,2	VP	VB	1,3				

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme[2]	Investitionen in Mio. €			Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung	Raumordnerische Analyse	Engpassbeseitigung	Hinweise
				Gesamt	davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/Ersatz							
15	2-018-V01	ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle (Ostkorridor Nord)	2. Gleis Veerßen – Salzwedel u. Hohenwulsch – Stendal, Vmax 160 km/h; Blockverdichtung Stendal – Angern-Rogätz u. Schönebeck – Halle; neuer Überholungsbahnhof Wulfen	548,4	393,6	154,8	teilw. PF	VB-E	3,3			ja	
16	2-019-V01	ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd)	Elektrifizierung Hof – Marktredwitz – Regensburg; 3. Gleis Regensburg – Obertraubling; 2. Gleis Verbindungskurve Regensburg Hafenbrücke – Regensburg Ost; Herstellung KV-Profil P/C 400 Regensburg – Maxhütte-Haidhof u. Marktredwitz – Oberkotzau	806,0	588,3	217,7	teilw. VP	VB-E	1,7			ja	
17	2-020-V01	Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düsseldorf – Dortmund/Münster	Ausbaumaßnahmen Köln-Mülheim – Langenfeld-Berghausen, Düsseldorf-Hellerhof – Düsseldorf-Wehrhahn, Düsseldorf-Zoo – Düsseldorf-Kalkum, Duisburg-Abzweig Kaiserberg, Mülheim-Styrum – Mülheim (Ruhr) Hbf, Essen-West – Bochum-Langendreer, Dortmund-Lütgendortmund – Dortmund Bbf, Dortmund Hbf	1.844,0	1.720,3	123,7	teilw. PF	VB-E	1,8			ja	Variante mit weiterem Ausbau siehe Pr-Nr. 2-020-V02 u. 2-020-V03
18	2-020-V02	Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düsseldorf – Dortmund/Münster (2. Baustufe)	5. u. 6. Gleis Düsseldorf-Kalkum – Duisburg	487,0	455,3	31,7	teilw. VP	VB	3,6			nein	
19	2-020-V03	Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düsseldorf – Dortmund/Münster (Systemhalt Düsseldorf-Benrath)	Einrichtung Haltepunkt Düsseldorf-Benrath; 5. u. 6. Gleis Düsseldorf-Benrath – Düsseldorf-Reisholz	136,2	136,2	0,0	teilw. VP	VB	1,5			nein	
20	2-027-V01	ABS Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin)	Elektrifizierung Passow – Tantow – Grenze D/PL; Angermünde – Tantow – Grenze D/PL Vmax 160 km/h	298,8	184,9	113,9	VP	VB	über 3,0			nein	
21	2-032-V01	ABS Hannover – Berlin (Lehrter Stammbahn)	3. Gleis Abzw. Ribbeck – Abzw. Bamme; Schnellfahrstrecke in diesem Abschnitt Vmax-Erhöhung 250 km/h; Elektrifizierung 3. Gleis Wustermark – Oebisfelde, Vmax 160 km/h	431,1	319,3	111,8	-	VB	1,1			ja	

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme[2]	Investitionen in Mio. €			Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung	Raumordnerische Analyse	Engpassbeseitigung	Hinweise
				Gesamt	davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/Ersatz							
22	2-041-V02	ABS/NBS Ulm – Augsburg	3. Gleis Dinkelscherben – Augsburg, Vmax 200 km/h; ABS/NBS im Korridor Neu-Ulm – Günzburg – Jettingen – Dinkelscherben, Vmax 250/200 km/h; Fernverkehrshalt Günzburg	1.907,0	1.644,5	262,5	-	VB	2,1	hoch		nein	
23	2-999-V99	Projekte des Potentiellen Bedarfs (Streckenmaßnahmen)	Im Nachgang zum BVWP bewertete PB-Projekte (Streckenmaßnahmen) bei Nachweis der Wirtschaftlichkeit	2.000,0	1.600,0	400,0	-	VB					
24	K-001-V99 – K-005-V99	Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München)	Im Nachgang zum BVWP bewerteter Ausbau der Großknoten Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München bei Nachweis der Wirtschaftlichkeit Bis zu einer Bewertungsaktualisierung der Knoten Frankfurt, Hamburg u. Mannheim gilt die letzte Bewertung, nach der diese drei Projekte fortgeführt werden dürfen. Unbeschadet einer notwendigen Bewertungsaktualisierung vor Realisierungsbeginn gilt dies auch für die Planung des Knotens München.	2.500,0	2.000,0	500,0	div.	VB-E				ja	
25	K-999-V99 M-001-V01 M-999-V99	Projekte des Potenziellen Bedarfs (weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen)	Im Nachgang zum BVWP bewertete PB-Projekte (weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen, Maßnahmen für einen Deutschland-Takt) bei Nachweis der Wirtschaftlichkeit	750,0	600,0	150,0	-	VB				ja	
26	R-999-V99	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe	Im Nachgang zum BVWP bewerteter Ausbau von Terminals des kombinierten Verkehrs bei Nachweis der Wirtschaftlichkeit	500,0	400,0	100,0	-	VB					
Gesamtvolumen des Vordringlichen Bedarfs und Vordringlichen Bedarfs Engpassbeseitigung				**40.456,5**	**34.065,4**	**6.391,1**							

Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Maßnahmentitel	Vorläufige Beschreibung der Maßnahme	Planungsstand
1	2-003-V04	ABS Bremerhaven – Bremervörde - Rotenburg – Verden	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Elektrifizierung Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg, Verbindungskurve Rotenburg, ABS Rotenburg – Verden	-
2	2-004-V04	Korridor Mittelrhein: Zielnetz II (umfasst u. a. NBS Troisdorf – Mainz-Bischofsheim)	Umfasst zusätzlich zu 2-004-V03 (siehe VB) u.a. NBS Troisdorf – Mainz-Bischofsheim für den SGV; positiv bewertete Maßnahmenteile von 2-004-V02 können 2-004-V01 ggf. ergänzen	-
3	2-008-V03	ABS München – Mühldorf – Freilassing	Umfasst zusätzlich zu 2-008-V02 (siehe VB) 2-gleisige Begegnungsabschnitte Tüßling – Freilassing; kann bei positiver Bewertung 2-008-V02 ergänzen	GE
4	2-010-V04	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)	Umfasst zusätzlich zu 2-010-V02 (siehe VB) 2-gleisige NBS Nürnberg-Kleinreuth – Eltersdorf (Güterzugtunnel Fürth), Vmax 120 km/h, Länge 7,5 km; kann bei positiver Bewertung 2-010-V02 ergänzen	-
5	2-021-V01	ABS Grenze D/NL – Bad Bentheim – Löhne	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Ausbau für Vmax 200 km/h	-
6	2-022-V01	ABS Nürnberg – Schwandorf / München – Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. 2. Gleis Amberg – Irrenlohe, Elektrifizierung Hartmannshof – Neukirchen – Amberg – Irrenlohe – Schwandorf, Elektrifizierung Regensburg – Schwandorf – Cham – Furth im Wald – Grenze D/CZ, Elektrifizierung Nürnberg-Mögeldorf – Nürnberg-Dutzendteich, 3-gleisiger Ausbau Regensburg – Obertraubling, 2-gleisiger Ausbau Verbindungskurve Regensburg	-
7	2-023-V01	ABS Nürnberg – Weiden – Hof / Schirnding – Grenze D/CZ	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Elektrifizierung Hartmannshof – Neukirchen – Weiden – Hof/Schirnding – Grenze D/CZ	-
8	2-024-V01	ABS Hochstadt-Marktzeuln – Hof / Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Elektrifizierung Hochstadt-Marktzeuln – Hof/Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg, 2. Gleis Stammbach – Marktschorgast (Variante mgl.)	-
9	2-025-V01	ABS Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. 2. Gleis Dülken – Kaldenkirchen, Rheydt Pbf – Rheydt-Odenkirchen u. 1-gleisige Verbindungskurve Viersen aus Richtung Venlo in Richtung Krefeld	-
10	2-026-V01	ABS Augsburg – Donauwörth	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. 3. Gleis Augsburg – Meitingen – Donauwörth	-
11	2-028-V01	ABS Cottbus – Görlitz	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Elektrifizierung Cottbus – Görlitz	-
12	2-029-V01	ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Elektrifizierung Dresden-Klotzsche – Görlitz – Grenze D/PL (– Zgorzelec), Vmax-Erhöhung auf 160 km/h	-
13	2-030-V01	ABS Gotha – Leinefelde	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Elektrifizierung Gotha – Bad Langensalza – Leinefelde	-
14	2-031-V01	ABS Gruiten – Wuppertal – Schwelm	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. kapazitätssteigernde Maßnahmen	-
15	2-033-V01	ABS Stuttgart – Backnang – Nürnberg	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. 2. Gleis Backnang – Schwäbisch Hall-Hessental (Murrbahn), Neigetechnikausrüstung Stuttgart – Backnang – Nürnberg	-

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Maßnahmentitel	Vorläufige Beschreibung der Maßnahme	Planungsstand
16	2-034-V01	ABS Kehl – Appenweier	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Ausbau für Vmax 160 km/h, neue 1-gleisige Appenweierer Kurve zur insgesamt 2-gleisigen Einbindung in die Rheintalbahn Richtung Norden Bis zu einer Bewertungsaktualisierung gilt die letzte Bewertung, nach der das Projekt fortgeführt werden darf.	VP
17	2-035-V01	ABS Landshut – Plattling	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. 2. Gleis Landshut – Plattling	-
18	2-036-V01	ABS Lübeck – Schwerin/Büchen – Lüneburg	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. 2. Gleis Lübeck – Bad Kleinen, Elektrifizierung, Vmax 160 km/h, Verbindungskurve Bad Kleinen (Relation Lübeck – Schwerin) sowie alternativ oder ggf. ergänzend Elektrifizierung Lübeck – Büchen – Lüneburg; Potenzielle Entlastungen aus dem Bau einer S4 Hamburg – Bad Oldesloe werden dabei berücksichtigt.	-
19	2-037-V01	ABS Ludwigshafen – Saabrücken – Grenze D/F	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Vmax-Erhöhung verschiedener Abschnitte u. ggf. teilweise 3. Gleis	-
20	2-038-V01	ABS Weimar – Gera – Gößnitz	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. 2. Gleis Papiermühle – Hermsdorf-Klosterlausitz, Töppeln – Gera, Elektrifizierung Weimar – Gera – Gößnitz / Lehndorf	GE
21	2-039-V01	ABS Regensburg – Mühldorf – Rosenheim	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Kapazitätserhöhung Obertraubling – Landshut, abschnittsweise 2. Gleis u. Elektrifizierung Landshut – Mühldorf – Rosenheim, Vmax 160 km/h	-
22	2-040-V01	ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. 2. Gleis Horb – Neckarhausen, Rottweil – Neufra, Rietheim – Wurmlingen, Singener Kurve, Vmax-Erhöhung, Neigetechnikausrüstung	teilw. PF
23	2-042-V01	NBS Rheydter Kurve	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. neue 1-gleisige Verbindungsstrecke Herrath – Hochneukirch	-
24	2-043-V01	NBS Studernheimer Kurve	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Bau einer direkten Anbindung der BASF-Werksbahn an die Bahnstrecke Mainz – Ludwigshafen über 1-gleisge Verbindungskurve in der Relation Ludwigshafen (Rhein) BASF – Frankenthal	-
25	2-044-V01	ABS Hamburg – Ahrensburg	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. 2. Gleis Verbindungskurve Hamburg-Horn – Hamburg-Wandsbek, 3. Gleis Hamburg-Wandsbek – Ahrensburg; Potenzielle Entlastungen aus dem Bau einer S4 Hamburg – Bad Oldesloe werden dabei berücksichtigt.	-
26	2-045-V01	NBS Dresden – Prag	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. NBS Heidenau – Grenze D/CZ (– Usti nad Labem), Vmax 200 km/h	-
27	2-046-V01	ABS Lehrte – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. 3. Gleis Lehrte – Groß Gleidingen u. Braunschweig-Buchhorst – Abzw. Weddel, 4. Gleis Groß Gleidingen – Braunschweig, kapazitätssteigernde Maßnahmen Abzw. Weddel – Eilsleben – Magdeburg – Roßlau	-
28	2-047-V01	ABS Cuxhaven – Stade	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Vervollständigung der 2-Gleisigkeit u. Elektrifizierung	-
29	2-048-V01	ABS Köln – Aachen	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Überholgleise im Bf Aachen-Rothe Erde, Vmax-Erhöhung Aachen – Düren Bis zu einer Bewertungsaktualisierung gilt die letzte Bewertung, nach der das Projekt fortgeführt werden darf.	teilw. VP

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Maßnahmentitel	Vorläufige Beschreibung der Maßnahme	Planungsstand
30	2-049-V01	ABS Münster – Lünen	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Schaffung von Begegnungsabschnitten zur Steigerung der Betriebsqualität; Geschwindigkeitserhöhung; Projekt wird im Nachgang zum BVWP bewertet und kann bei ausreichend positivem NKV in den VB aufsteigen	
31	2-999-V99	Weitere Streckenmaßnahmen	Sofern Engpässe, die weder mit den Laufenden Projekten, noch mit den Neuen Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) oder den anderen Projekten des Potenziellen Bedarfs beseitigt werden können, werden weitere Streckenmaßnahmen des Potenziellen Bedarfs definiert. Schon jetzt absehbar werden dies u.a. ein „Sammelprojekt Engpassauflösung Zielnetz“ sowie ein Projekt „Überholgleise für 740m-Züge“ sein.	-
32	K-001-V01	Knoten Frankfurt	Projektdefinition des aktuellen Bedarfsplanprojektes; wird in Untersuchung ggf. angepasst Bis zu einer Bewertungsaktualisierung gilt die letzte Bewertung, nach der das Projekt fortgeführt werden darf.	teilw. PF
33	K-002-V01	Knoten Hamburg	Projektdefinition des aktuellen Bedarfsplanprojektes „Planfälle KHH 1 und KHH 2“; wird in Untersuchung ggf. angepasstBis zu einer Bewertungsaktualisierung gilt die letzte Bewertung, nach der das Projekt fortgeführt werden darf.	teilw. PF
34	K-003-V01	Knoten Köln	Projektdefinition noch nicht erfolgt	-
35	K-004-V01	Knoten Mannheim	Projektdefinition des aktuellen Bedarfsplanprojektes; wird in Untersuchung ggf. angepasst Bis zu einer Bewertungsaktualisierung gilt die letzte Bewertung, nach der das Projekt fortgeführt werden darf.	teilw. GE
36	K-005-V01	Knoten München	Projektdefinition des aktuellen Bedarfsplanprojektes; wird in Untersuchung ggf. angepasst Unbeschadet einer notwendigen Bewertungsaktualisierung vor Realisierungsbeginn gilt die letzte Bewertung, nach der die Planung des Projekts fortgeführt werden darf.	teilw. GE
37	M-001-V01	Deutschland-Takt	Die Machbarkeit eines Deutschland-Takts wurde in einer ersten Studie grundsätzlich nachgewiesen. In einem Folgeprojekt wird mit ggf. ergänzenden Infrastrukturmaßnahmen ein Planfall M-001-V01 entwickelt, um BVWP-Zielnetz u. Deutschland-Takt auf einander abzustimmen. Dazu werden ggf. weitere fahrplanfeine bzw. mikroskopische Untersuchungen der Schieneninfrastruktur durchgeführt. Anschließend wird dieser Planfall Deutschland-Takt unter Berücksichtigung des Reisezeitnutzens gesamtwirtschaftlich bewertet. Dabei werden u.a. auch die Anbindungen der Städte Bad Hersfeld, Darmstadt, Günzburg und Minden betrachtet.	-
38	M-002-V01	ABS Leipzig – Chemnitz	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. eine fahrplanfeine Untersuchung von Fernverkehrs-verbindungen zwischen Chemnitz und Leipzig mit dem entsprechenden Infrastrukturausbau	-
39	K-999-V99 M-999-V99	Weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen	Sammelposition zahlreicher angemeldeter kleiner und mittlerer Knoten sowie Maßnahmen, die sich nur auf mikroskopischer Ebene untersuchen lassen (soweit sie nicht unter M-001-V01 untersucht werden) Projektauswahl, -definition und -bewertung erfolgen entsprechend Bedarf	-
40	R-999-V99	Kombinierter Verkehr / Rangierbahnhöfe	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Ausbau von über 20 Terminals des kombinierten Verkehrs	-

Neue Vorhaben, Weiterer Bedarf (WB)
Projekte und Finanzvolumen des WB abhängig von der Bewertung des Potenziellen Bedarfs

Fußnote und Erklärungen	
GE	Grundlagenermittlung
VP	Vorplanung
PF	Planfeststellung
BB vsl.	Baubeginn voraussichtlich
div	diverse

[1] Der Planungsstand bezieht sich bei diesem Projekt jeweils nur auf die im Bezugsfall unterstellten Abschnitte.
[2] Maßnahmeninhalte wurden für die Neuen Vorhaben i.d.R. auf einer sehr frühen Planungsstufe entwickelt. Sie können sich im Laufe der Planung ändern.

Anlage 3 –
Projektlisten Wasserstraße

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Bundeswasserstraße	Projektbezeichnung	Investitionen in Mio. € Gesamt[2)]	davon Aus / Neubau	davon Erhaltung / Ersatz	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Netzkategorie	Engpassbeseitigung	Anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
Laufende und fest disponierte Projekte														
1	W 47	Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal, Untere-Havel-Wasserstraße, Berliner Wasserstraßen, Havelkanal	VDE 17 (Hannover - Magdeburg - Berlin)	250,0	62,5	187,5					A und C	ja		
2	W 48	Dortmund-Ems-Kanal	Ausbau der Dortmund-Ems-Kanal Südstrecke	150,0	37,5	112,5					A	ja		
3	W 49	Mittelweser	Anpassung der Mittelweser für das 2,50 m abgeladene GMS (Basisvariante)	10,0	10,0	0,0					B	teilweise		Finanzierungsbeteiligung des Landes HB gemäß bestehender Vereinbarung zur Mittelweser
4	W 50	Mittellandkanal/Mittelweser	Neubau Schleuse Minden	3,0	1,0	2,0					B	ja		Finanzierungsbeteiligung der Länder HB, NI, NRW gemäß bestehender Vereinbarung zum Mittellandkanal
5	W 51	Datteln-Hamm-Kanal	Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Weststrecke)	44,0	11,0	33,0					A und B	ja		Finanzierungsbeteiligung des Landes NRW gemäß bestehender Vereinbarung zum Datteln-Hamm-Kanal
6	W 52	Rhein-Herne-Kanal	Ausbau des Rhein-Herne-Kanals (Östlich Gelsenkirchen)	173,0	43,3	129,8					A	ja		Finanzierungsbeteiligung des Landes NRW gemäß bestehender Vereinbarung zum Rhein-Herne-Kanal
7	W 53	Mosel	Bau der 2. Schleusenkammer Trier	60,0	60,0	0,0					A			
8	W 54	Main	Fahrrinnenvertiefung zwischen Wipfeld und Limbach	48,0	48,0	0,0					A	teilweise		
9	W 55	Havel-Oder-Wasserstraße	Ersatzneubau des Schiffshebewerks Niederfinow	56,0	0,0	56,0					C	teilweise		
10	W 01	Nord-Ostsee-Kanal (NOK)	Ausbau der Oststrecke des NOK	260,0	260,0	0,0					A	ja		

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Bundeswasserstraße	Projektbezeichnung	Investitionen in Mio. €			Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Netzkategorie	Engpassbeseitigung	Anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
				Gesamt[2)]	davon Aus / Neubau	davon Erhaltung / Ersatz								
Zugesagter Neubeginn														
11	W 44	Unter- und Außenelbe	Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe	398,1	398,1	0,0					A	ja		nachrichtlich: Ausbau Delegationsstrecke durch HH (rd. 200 Mio. €)
Gesamtvolumen der Laufenden und fest disponierten Projekte (inkl. zugesagter Neubeginn)				**1.452,1**	**931,4**	**520,8**								

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Bundeswasserstraße	Projektbezeichnung	Investitionen in Mio. € Gesamt[2)]	davon Aus / Neubau	davon Erhaltung / Ersatz	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Netzkategorie	Engpassbeseitigung	Anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf und Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung (VB-E und VB)														
1	W 25	Rhein	Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein	60,2	60,2	0,0	VP	VB-E	30,7		A	ja		
2	W 30	Main	Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg	28,3	28,3	0,0	VP	VB-E	27,6		A	ja		
3	W 45	Außenweser	Fahrrinnenanpassung der Außenweser	62,3	62,3	0,0	PFV	VB-E	11,4		A	ja		
4	W 02	Nord-Ostsee-Kanal (NOK)	Vertiefung des NOK	263,4	263,4	0,0	VP abgeschlossen	VB-E	8,8		A	ja		
5	W 46b	Unterweser	Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Süd)	5,3	5,3	0,0	PFV	VB-E	31,6		B	ja		
6	W 46a	Unterweser	Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord)	35,4	35,4	0,0	PFV	VB-E	6,9		B	ja		
7	W 23	Wesel-Datteln-Kanal	Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals (WDK) bis Marl und Ersatzneubau der "Großen Schleusen"	645,7	103,1	542,6	VP	VB-E	3,6		A	ja	ja	
8	W 06	Außenems	Vertiefung der Außenems	36,7	36,7	0,0	PFV	VB	3,7	hoch	B	ja		
9	W 41	Datteln-Hamm-Kanal	Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Oststrecke)	190,5	156,1	34,3	VP; tlw. DP	VB	3,5		C	ja		Finanzierungsbeteiligung des Landes NRW gemäß bestehender Vereinbarung zum Datteln-Hamm-Kanal
10	W 03	Nord-Ostsee-Kanal (NOK)	Neutrassierung der Saatsee-Kurve am NOK	12,4	12,4	0,0	VP abgeschlossen	VB	2,7		A	ja		
11	W 04	Rostock	Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Rostock	111,6	111,6	0,0	DP	VB	2,3		B	ja		
12	W 31	Donau	Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing-Vilshofen (Variante A)	266,5	255,1	11,4	PFV; VP	VB	2,6	hoch	A	teilweise		

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Bundeswasserstraße	Projektbezeichnung	Investitionen in Mio. € Gesamt[2)]	davon Aus / Neubau	davon Erhaltung / Ersatz	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Netzkategorie	Engpassbeseitigung	Anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
13	W 27	Rhein	Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein zw. Duisburg und Stürzelberg	201,3	103,8	97,4	VP	VB	2,1		A			
14	W 05	Wismar	Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar	79,1	79,1	0,0	VP abgeschlossen	VB	2,3		B	ja		
15	W 18	Dortmund-Ems-Kanal	Anpassung des Dortmund-Ems-Kanals (Nordstrecke)	543,3	28,3	515,0	VP	VB	2,0		B	teilweise	ja	
16	W 37	Havel-Oder-Wasserstraße	Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße	503,0	141,2	361,7	VP, tlw. PFV	VB	2,2	hoch	C	ja		
17	W 10	Stichkanal Salzgitter	Ausbau des Stichkanals Salzgitter einschl. Ersatzneubau zweier Schleusen	220,6	137,3	83,3	DP; tlw. PFV	VB	1,8		C	ja	ja	Angabe Gesamtinvestition einschl. Finanzierungsbeteiligung der Länder HH, NI gemäß bestehender Vereinbarung zum Mittellandkanal (Oststrecke)
18	W 24	Küstenkanal	Ausbau des Küstenkanals einschl. Ersatzneubau zweier Schleusen	254,9	98,6	156,3	VP	VB	1,3		C	teilweise	ja	
19	W 12	Elbe-Seiten-Kanal	Vorgezogener Ersatzneubau einer Schleuse in Lüneburg-Scharnebeck	270,4	270,4	0,0	VP	VB	0,9		A	ja		
20	W 29	Neckar	Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen	1178,1	650,4	527,7	VP	VB	0,8		A und C	teilweise	ja	
21	W 28	Mosel	Bau von sieben 2. Schleusenkammern an der Mosel	579,3	579,3	0,0	PFB; tlw. VP; tlw. DP	VB	0,3		A			
22	W 33	Elbe-Lübeck-Kanal	Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals	838,1	790,4	47,7	VP	VB	0,5	hoch	C	ja		
Gesamtvolumen VB und VB-E				**6.386,3**	**4.008,8**	**2.377,5**								

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Bundeswasserstraße	Projektbezeichnung	Investitionen in Mio. € Gesamt[2)]	davon Aus / Neubau	davon Erhaltung / Ersatz	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Netzkategorie	Engpassbeseitigung	Anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	Hinweise
Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf (WB)														
1	W 08	Stichkanal Hildesheim	Ausbau des Stichkanals Hildesheim	125,6	78,0	47,7	DP; tlw. PFB	WB	0,9		C			Finanzierungsbeteiligung der Länder HH, NI gemäß bestehender Vereinbarung zum Mittellandkanal (Oststrecke)
2	W 09	Stichkanal Osnabrück	Ersatzneubau von zwei Schleusen am Stichkanal Osnabrück	105,0	100,1	4,9	VP	WB	0,4		außerhalb Kernnetz			Finanzierungsbeteiligung der Länder HB, NI, NRW gemäß bestehender Vereinbarung zum Mittellandkanal (Weststrecke)
3	W 32	Saale	Bau eines Saalekanals bei Tornitz	133,8	133,8	0,0	VP	WB	0,2		außerhalb Kernnetz			
4	W 38	Spree-Oder-Wasserstraße	Vorgezogener Ersatz dreier Schleusen an der Spree-Oder-Wasserstraße	188,4	172,1	16,3	VP	WB	0,9		außerhalb Kernnetz			
5	W 39	Teltowkanal	Vorgezogener Ersatz der Schleuse Kleinmachnow am Teltowkanal	74,4	68,8	5,5	VP	WB	0,9		C			
6	W 42	Verbindungskanal Süd (Minden)	Ersatzneubau der oberen Schleuse Minden	62,2	59,2	3,1	VP	WB	0,3		außerhalb Kernnetz			Finanzierungsbeteiligung der Länder HB, NI, NRW gemäß bestehender Vereinbarung zum Mittellandkanal (Weststrecke)
Gesamtvolumen WB und WB*				**689,4**	**612,0**	**77,5**								

Fußnote und Erklärungen

Planungsstände:

VP	Vorplanung
DP	Detailplanung
PFV	Planfeststellungsverfahren
PFB	Planfeststellungsbeschluss

[1] Preisstand 2014, Angaben inkl. Mehrwertsteuer (Laufende und festdisponierte Vorhaben: Preisstand entsprechend jeweiliger Veranschlagung im Bundeshaushalt, inkl. Mehrwertsteuer).

[2] Bei Laufenden und festdisponierten Vorhaben entspricht die Angabe der Gesamtinvestition dem noch ausstehenden Bundesanteil. Bei den Neuen Vorhaben entspricht die Angabe der Gesamtinvestition einschl. etwaiger Finanzierungsanteile Dritter.

Anlage 4 – Netzkategorisierung bei der Wasserstraße

Zur Identifizierung der wichtigsten Transportrelationen mit einer hohen Verkehrsbedeutung wurden die Bundeswasserstraßen analog der jeweiligen Transportmengen kategorisiert und in ein „Kernnetz mit den Kategorien A, B und C“ sowie in „Wasserstraßen außerhalb des Kernnetzes“ gegliedert.

Die Kategorisierung von Wasserstraßenrelationen spiegelt in einer groben Clusterung die prognostizierten Verkehrsmengen auf den Wasserstraßenrelationen wider. Grundsätzlich liegen dabei die Erkenntnisse aus der Verkehrsprognose 2030 zugrunde. Insbesondere bei der Festlegung des Kernnetzes sind darüber hinaus – soweit relevant – weitere relationsbezogene Aspekte berücksichtigt. Der rechtliche Status der Bundeswasserstraßen wird durch die Kategorisierung nicht berührt.

Für die Wasserstraßenrelationen im Binnen- und Seebereich sind unterschiedliche Kriterien angelegt worden, um den jeweils sehr unterschiedlichen infrastrukturellen Ausbau- und Unterhaltungszielen sowie den nicht vergleichbaren Fahrzeuggrößen und Transportvolumina zu entsprechen.

Darüber hinaus erhalten Wasserstraßenrelationen, welche ausschließlich aufgrund von relevanten Sondertransporten (Schwerlast- und Volumentransporte) Bedeutung haben, eine besondere Kennung.

Binnenschifffahrtsstraßen		**Seewärtige Zufahrten/Seeschifffahrtsstraßen**	
Kernnetz ≥ 0,6 Mio. t/a		Kernnetz ≥ 1,0 Mio. t/a	
mit den Kategorien:	A: ≥ 6,0 Mio. t/a	mit den Kategorien:	A: ≥ 50,0 Mio. t/a
	B: ≥ 4,0 Mio. t/a		B: ≥ 5,0 Mio. t/a
	C: ≥ 0,6 Mio. t/a		C: ≥ 1,0 Mio. t/a
Wasserstraßen außerhalb des Kernnetzes (Binnenschifffahrtsbereich)		Wasserstraßen außerhalb des Kernnetzes (Binnenchifffahrtsbereich)	
	< 0,6 Mio. t/a		< 1,0 Mio. t/a

Tabelle 25: **Kriterien für die Netzkategorisierung bei den Bundeswasserstraßen**



Abbildung 18: **Netzkategorisierung unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose 2030**

Quellenverzeichnis

Abbildung 1: Bundesverkehrswegeplanung im Überblick / Quelle: BMVI

Abbildung 2: Gesamtprozess des BVWP 2030 / Quelle: BMVI

Abbildung 3: Priorisierungsschritte im BVWP 2030 / Quelle: BMVI

Abbildung 4: BVWP-Volumen nach Verwendung / Quelle: BMVI

Abbildung 5: Engpassanalayse Straße – Bezugsfall / Quelle: Ingenieurgruppe IVV

Abbildung 6: Engpassanalayse Straße – Zielnetz / Quelle: Ingenieurgruppe IVV

Abbildung 7: Enpassanalyse Schiene – Bezugsfall / Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

Abbildung 8: Engpassanalyse Schiene – Zielnetz / Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

Abbildung 9: Engpassanalyse Wasserstraße – Bezugsfall / Quelle: BMVI

Abbildung 10: Engpassanalyse Wasserstraße – Zielnetz / Quelle: BMVI

Abbildung 11: Altersstruktur ausgewählter Anlagen an den Bundeswasserstraßen / Quelle: BMVI

Abbildung 12: Übersicht zur Öffentlichkeitsbeteiligung / Quelle: BMVI

Abbildung 13: Prognose der Hafenumschläge deutscher Seehäfen bis 2030 / Quelle: MWP, Uniconsult, Frauenhofer CML: Seeverkehrsprognose im Auftrag des BMVI

Abbildung 14: Veränderung von Verkehrsaufkommen und Einwohnerentwicklung 2030 gegenüber 2010 / Quelle: Intraplan, BVU: Verkehrsverflechtungsprognose 2030 im Auftrag des BMVI

Abbildung 15: Struktur und Bestandteile der raumordnerischen Beurteilung / Quelle: BBSR

Abbildung 16: Bewertung der Luftliniengeschwindigkeit Oberzentrum – Oberzentrum im Schienenpersonenverkehr / Quelle: BBSR

Abbildung 17: Räumliche Ausprägungen von Erreichbarkeitsdefiziten im Schienenpersonenverkehr / Quelle: BBSR

Abbildung 18: Netzkategorisierung unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose 2030 / Quelle: BMVI

Abkürzungsverzeichnis

ABS	Ausbaustrecke
AIS	Automatisches Schiffsidentifikationssystem
BAB	Bundesautobahn
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
CO_2	Kohlenstoffdioxid
DB	Deutsche Bahn
DIN	DIN-Norm (Deutsches Institut für Normung)
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERTMS	European Rail Traffic Management System – Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem
FD	Fest disponierte Vorhaben
FFH	Flora-Fauna-Habitat
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
ha	Hektar
HC	Kohlenwasserstoffe
IC	Intercity (Zuggattung)
IRP	Investitionsrahmenplan
IVS	Intelligente Verkehrssysteme
KV	Kombinierter Verkehr
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
Mio.	Million
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mrd.	Milliarde
NBS	Neubaustrecke
NIP	Nationales Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie
NKA	Nutzen-Kosten-Analyse
NKV	Nutzen-Kosten-Verhältnis
NOx	Stickoxide
ÖPP	Öffentlich-Private Partnerschaft
QSV	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes
pkm	Personenkilometer (Einheit der Verkehrsleistung im Personenverkehr)
PRINS	Projektinformationssystem
RIN	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung
RIS	River Information Services – Binnenschifffahrtsinformationsdienste

SGV	Schienengüterverkehr
SHHV	Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr
SPV	Schienenpersonenverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SUP	Strategische Umweltprüfung
TEN	Transeuropäische Netze
tkm	Tonnenkilometer (Einheit der Verkehrsleistung im Güterverkehr)
UFR	Unzerschnittene Funktionsräume
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VB	Vordringlicher Bedarf
VB-E	Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung
WB	Weiterer Bedarf
WB*	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
ZEB	Zustandserfassung und -bewertung der Fahrbahnoberflächen von Straßen

Lesehinweis:

Im Dokument sind personenbezogene Bezeichnungen nur in ihrer maskulinen Form aufgeführt, beziehen sich jedoch auf beide Geschlechter in gleicher Weise.

Impressum

Herausgeber
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Druck
Hausdruckerei BMVI

Gestaltung
MedienMélange: Kommunikation!,
Hamburg

Internet
www.bvwp2030.de

Stand
August 2016

www.bmvi.de

Van: [redacted]
Verzonden: zaterdag 7 november 2020 11:12
Aan: Statengriffie <statengriffie@provinciegroningen.nl>; Statengriffie@drentsparlement.nl; statengriffie@fryslan.nl; Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>; griffie@flevoland.nl; statengriffie@overijssel.nl
CC: Griffie <griffie@groningen.nl>; griffie@leeuwarden.nl; griffier@assen.nl; info@gemeenteraad.amsterdam.nl; raadsgriffie@zwolle.nl; griffie@emmen.nl; raadsggriffie@enschede.nl
Onderwerp: Lessen HSL-Zuid voor de Lelylijn en twee case studies over HSL in de USA

Geachte leden van de staten en gemeenteraden,

Op 3 november 2020 publiceerde de het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het volgende over de HSl-Zuid: https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2020/11/02/aanbieding-controlerapport-adr-bij-43e-voortgangsrapportage-hsl-zuid U vindt deze documenten al als bijlage bij deze mail. Ook dit speelt een rol bij de HSL-Zuid: https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/besluiten/2020/11/03/bijlage-1-besluit-tot-wijziging-van-de-concessie-voor-het-hoofdrailnet-2015-2025

Aangezien er in Nederland zowel ambtelijk als politiek een groot gebrek is aan kennis over hogesnelheidslijnen die ook met doortrekken van de HSL-Zuid naar Hamburg via Groningen. Of hert versnellen van de trein naar Berlijn vanaf Amsterdam. Bijlagen zijn twee studies die verband houden met de hogesnelheidslijnen in Californië. Dit is voor u als volksvertegenwoordiger ook relevante informatie om tot een goed politiek besluit te komen.

Hoop dat de documenten u dus verder helpen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/208617

Bijlage(n)
1

Datum 2 november 2020
Betreft Aanbieding controlerapport ADR bij 43e Voortgangsrapportage HSL-Zuid

Geachte voorzitter,

Op 16 oktober 2020 heeft u de 43e Voortgangsrapportage HSL-Zuid (VGR43) ontvangen[1]. Zoals gebruikelijk heeft de Auditdienst Rijk (ADR) de VGR gecontroleerd. Ik bied u hierbij de ADR-rapportage aan.

De ADR rapporteert over de volledigheid van de in de VGR43 opgenomen financiële en niet-financiële informatie en over het proces van de totstandkoming hiervan. Zoals reeds bij uw Kamer bekend[2] zijn (net als bij VGR 42) de verplichtingen, uitgaven en ontvangsten, mede gezien het zeer gering financieel belang in relatie tot het totale projectbudget, in de verslagperiode niet door de ADR gecontroleerd.

De ADR heeft in haar controlerapport nagenoeg geen kritische opmerkingen opgenomen over inhoud en totstandkoming van de VGR. Wel wijst de ADR in haar controlerapport op het ontbreken van kwantitatieve informatie over dreigende kostenoverschrijdingen met betrekking tot zettingen bij Schuilingervliet, Westrik, Rijpwetering en Oude Terp met inbegrip van voorstellen voor vermijding dan wel beperking van overschrijdingen en de eventuele budgettaire inpassing ervan.

Bij deze terechte constatering tekent de ADR aan dat voor drie van de vier zettinglocaties (Westrik, Rijpwetering en Oude Terp) dit jaar inmiddels wel kwantitatieve risicoanalyses zijn uitgevoerd. Dit is voor de locatie Schuilingervliet nog niet mogelijk omdat de daarvoor lopende onderzoeken pas volgend voorjaar beschikbaar komen. De omvang van dreigende kostenoverschrijding voor alle locaties kan pas worden bepaald nadat ook de risicoanalyse voor Schuilingervliet is afgerond. De verwachting is dat deze het komend voorjaar uitgevoerd kan worden.

[1] Tweede Kamer, vergaderjaar 2020–2021, Kamerstuk 22 026 nr. 514.
[2] Tweede Kamer, vergaderjaar 2018–2019, Kamerstuk 22 026 nr. 507.

Zoals aangegeven in het rapport van de ADR zal ProRail vervolgens de uitkomsten van alle risicoanalyses beoordelen. De vertaling naar concrete maatregelen wordt vervolgens conform de gebruikelijke werkwijze budgettair verwerkt. Daarover zal worden gerapporteerd via de volgende VGR of in reguliere begrotingsrapportages.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/208617

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

Auditdienst Rijk
Ministerie van Financiën

Accountantsrapport bij voortgangsrapportage 43 Hogesnelheidslijn Zuid

Colofon

Titel	Accountantsrapport bij voortgangsrapportage 43 Hogesnelheidslijn Zuid
Uitgebracht aan	Tweede Kamer der Staten-Generaal
Datum	28 oktober 2020
Kenmerk	2020-0000208950

Inlichtingen
Auditdienst Rijk
070-342 7700

Inhoud

1 Voorwoord—4

2 Inleiding—5
2.1 Opdracht—5
2.2 Beschrijving van het object van onderzoek—6

3 De volledigheid en de totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen informatie—7
3.1 Criteria—7
3.2 Samenvatting van de verrichte werkzaamheden—8
3.3 Conclusies—8
3.3.1 De volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie (H2 en H5 van VGR)—8
3.3.2 Onderzoek van de in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie (H5.2 van VGR)—9
3.3.3 Het proces van totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie (H2 en H5 van VGR)—9

4 Bijlage: Voortgangsrapportage 43 Hogesnelheidslijn Zuid—11

1 Voorwoord

In de Regeling grote projecten wordt in het kader van de voortgangsrapportage een oordeel gevraagd over een aantal nader benoemde aspecten. In relatie tot de geldende beroepsregels voor accountants leidt dit zo veel mogelijk tot een assurance-opdracht.

In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van 8 februari 2017 is gesproken over de grootprojectstatus van de HSL-Zuid. De commissie heeft besloten de grootprojectstatus voor dit project te handhaven, maar de informatie-afspraken te wijzigen.
De commissie heeft vastgesteld dat zich ten aanzien van de HSL-Zuid een aantal belangrijke restpunten voordoet. Het betreft de problematiek van betonkwaliteit en zettingen, maar ook de geluidsreductie, de afhandeling van schades en de afwikkeling van enkele grondzaken. Tevens constateerde de commissie, mede gelet op het onderzoeksrapport van de parlementaire enquêtecommissie Fyra en de totstandkoming van het alternatief voor de Fyra, dat zich ook ten aanzien van het vervoer over de HSL-Zuid en het optimale gebruik van de HSL-Zuid belangrijke restpunten voordoen. In het licht van bovenstaande restpunten heeft de commissie besloten:

- Eén voortgangsrapportage per jaar te willen ontvangen in plaats van twee;
- Bij iedere voortgangsrapportage een controle van de Auditdienst Rijk te willen ontvangen die zich beperkt tot de restpunten;

Wij hebben onze opdracht overeenkomstig de wens van de commissie aangepast en onze werkzaamheden gefocust op de restpunten met betrekking tot de aanleg van HSL-Zuid. De restpunten die spelen zijn de problemen rond de zettingen en de betonkwaliteit. Inmiddels is op het traject HSL-Zuid ook sprake van beheer en onderhoud. Werkzaamheden en onderzoeken die verbandhouden met het gebruik en onderhoud van HSL-Zuid vallen buiten de scope van ons onderzoek.

2 Inleiding

2.1 Opdracht

Het project Hogesnelheidslijn Zuid is door de Tweede Kamer der Staten-Generaal op 27 juni 1996 als groot project aangewezen. In het kader van de Regeling grote projecten dient bij de voortgangsrapportages periodiek een accountantsrapport gevoegd te worden met een oordeel over:

- de beheersing en het beheer van het project, waaronder begrepen de toereikendheid van de projectorganisatie, de kwaliteit van de bestuurlijke informatievoorziening, de werking van de administratieve organisatie en de werking van het systeem van interne controle;
- de kwaliteit en de volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie.

In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van 8 februari 2017 heeft de commissie besloten voortaan bij iedere voortgangsrapportage een controle van de Auditdienst Rijk te willen ontvangen die zich beperkt tot de restpunten (zoals omschreven in het voorwoord) van het project.

Op grond van deze wens is de opdracht gewijzigd en rapporteren wij over:

- De volledigheid van de in de voortgangsrapportage 43 opgenomen financiële en niet-financiële informatie;
- Het proces van totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie;

Informatie over de ontwikkeling van de restpunten wordt in voortgangsrapportage 43 vooral gegeven in de vorm van toekomstgerichte financiële informatie en niet-financiële informatie. Een onderzoek van de aangegane verplichtingen, gerealiseerde uitgaven en ontvangsten draagt niet bij aan de informatiebehoefte van de commissie ten aanzien van de ontwikkeling van de restpunten. Ook hebben de realisaties in de periode van 1 juli 2019 tot en met 30 juni 2020 een zeer gering financieel belang in relatie tot het totale projectbudget. De verplichtingen, uitgaven en ontvangsten zijn in de verslagperiode daarom niet door ons gecontroleerd. Tevens geven wij deze verslagperiode geen assurance bij de beheersing en het beheer van het project. Het aanlegproject HSL-Zuid is in 2006 opgeleverd. Daarna is de projectorganisatie afgebouwd. Inmiddels bestaat er geen projectorganisatie of projectbeheersing meer. De HSL-Zuid werken zijn in beheer bij Infraspeed en ProRail-CMT (hierna ProRail)[1]. De beleidsmatige aspecten van HSL-Zuid worden afgehandeld door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De schadeclaims worden behandeld door het schadevergoedingsschap HSL.

Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de staatssecretaris van IenW.

[1] ProRail-CMT (contractmanagementteam) is sinds 2007 gevolmachtigd contractbeheerder van het contract met Infraspeed (toetst namens de Staat of Infraspeed aan de eisen van het contract voldoet).

2.2 Beschrijving van het object van onderzoek

Wij hebben de voortgangsrapportage 43 met als peildatum 30 juni 2020, die als bijlage bij dit rapport is gevoegd, onderzocht. Deze voortgangsrapportage is opgesteld onder de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris van IenW.
Het is onze verantwoordelijkheid om conclusies te formuleren over:

- de volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële informatie in relatie tot de eisen gesteld in artikel 12 van de Regeling grote projecten;
- de volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie in relatie tot de eisen gesteld in artikel 12 van de Regeling grote projecten;
- het proces van totstandkoming (ordelijk, controleerbaar en deugdelijk) van de in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie;
- het proces van totstandkoming (ordelijk, controleerbaar en deugdelijk) van de in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie.

In voortgangsrapportage 43 wordt ingegaan op de voortgang op hoofdlijnen: restpunten aanlegproject (hoofdstuk 2), nieuwe infrastructurele maatregelen (hoofdstuk 3), vervoer (hoofdstuk 4) en de financiën (hoofdstuk 5). De teksten in hoofdstuk 3 en hoofdstuk 4 vallen buiten de scope van ons onderzoek omdat dit de exploitatiefase van de Hogesnelheidslijn Zuid betreft. Hoofdstuk 5.1 valt buiten de scope van ons onderzoek, omdat wij geen controleverklaring afgeven bij de historische financiële informatie.

Openbaarmaking

De ADR is de interne auditdienst van het Rijk. In de ministerraad is besloten dat het opdrachtgevende ministerie waarvoor de ADR een rapport heeft geschreven, het rapport binnen zes weken op de website van de rijksoverheid plaatst, tenzij daarvoor een uitzondering geldt. De minister van Financiën stuurt elk halfjaar een overzicht naar de Tweede Kamer met de titels van door de ADR uitgebrachte rapporten en plaatst dit overzicht op de website.

3 De volledigheid en de totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen informatie

In dit hoofdstuk zijn conclusies geformuleerd: met betrekking tot de volledigheid van de financiële en niet-financiële informatie in de bijgevoegde voortgangsrapportage 43 Hogesnelheidslijn Zuid in relatie tot de gestelde eisen in de Regeling grote projecten en met betrekking tot het proces van totstandkoming van de toekomstgerichte financiële informatie en het proces van totstandkoming van de niet-financiële informatie.

De staatssecretaris van IenW is verantwoordelijk voor het opstellen van de voortgangsrapportage 43.

Wij hebben ons onderzoek verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder Standaard 3000D "Assurance-opdrachten anders dan opdrachten tot controle of beoordeling van historische financiële informatie (directe-opdrachten)" en Standaard 3400 "Onderzoek van toekomstgerichte financiële informatie". Dienovereenkomstig hebben wij ons onderzoek zodanig gepland en uitgevoerd dat een redelijke zekerheid of beperkte mate van zekerheid is verkregen voor onze conclusies met betrekking tot de door ons onderzochte punten. Een assurance-opdracht omvat onder meer een onderzoek door middel van deelwaarnemingen van relevante gegevens. Wij zijn van mening dat de door ons verkregen assurance-informatie voldoende en geschikt is als basis voor onze conclusies.

3.1 Criteria

De volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie is beoordeeld aan de hand van de eisen die hieraan worden gesteld in de Regeling grote projecten.

Daarnaast zijn eventuele aanvullende afspraken met de Tweede Kamer over de in de voortgangsrapportage op te nemen financiële en niet-financiële informatie van belang. Specifiek verwijzen wij naar de brief d.d. 13 februari 2017 met kenmerk 2017Z00708/2017D04624 waarin gewijzigde informatie-afspraken zijn opgenomen over de inhoud van de voortgangsrapportage.

Met betrekking tot de totstandkoming van toekomstgerichte financiële informatie en de totstandkoming van niet-financiële informatie geldt dat de desbetreffende informatie op een ordelijke, controleerbare en deugdelijke wijze tot stand komt. De belangrijkste in dat kader vast te stellen aspecten zijn dat:

- de verantwoordelijkheden en bevoegdheden goed in het totstandkomingsproces zijn belegd;
- het totstandkomingsproces achteraf reconstrueerbaar is;
- de informatie die als uitkomst van het totstandkomingsproces is opgeleverd op volledige en juiste wijze in de voortgangsrapportage is opgenomen.

Verder geldt dat de toekomstgerichte financiële informatie en de niet-financiële informatie niet strijdig mag zijn met andere in de voortgangsrapportage opgenomen informatie.
Waar nodig dient de niet-financiële informatie te zijn voorzien van een duidelijke bronvermelding.

3.2 Samenvatting van de verrichte werkzaamheden

De volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie

Ter zake van de volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie, zijn wij nagegaan of de volgens artikel 12 van de Regeling grote projecten op te nemen informatie is opgenomen in de voortgangsrapportage. Ons onderzoek is zodanig gepland en uitgevoerd dat een beperkte mate van zekerheid is verkregen voor onze conclusies.

Het proces van totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie

Voor de in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie hebben wij vier punten onderzocht. Hierna geven wij per punt aan wat de verrichte werkzaamheden zijn en welke mate van zekerheid is verkregen voor onze conclusies.

Ten eerste zijn wij nagegaan dat deze informatie ordelijk, controleerbaar en deugdelijk tot stand is gekomen. Dit onderzoek is zodanig gepland en uitgevoerd dat een redelijke mate van zekerheid is verkregen.

Ten tweede hebben wij onderzocht of de gehanteerde veronderstellingen een redelijke basis vormen voor de toekomstgerichte financiële informatie. Dit onderzoek is zodanig gepland en uitgevoerd dat een beperkte mate van zekerheid is verkregen.

Ten derde hebben wij onderzocht of de toekomstgerichte financiële informatie op een juiste wijze op basis van de veronderstellingen is opgesteld en gepresenteerd. Dit onderzoek is zodanig gepland en uitgevoerd dat een redelijke mate van zekerheid is verkregen.

Ten vierde zijn wij nagegaan dat de opgenomen toekomstgerichte financiële informatie niet strijdig is met de historische financiële informatie en de niet-financiële informatie in de voortgangsrapportage. Dit onderzoek is zo gepland en uitgevoerd dat een beperkte mate van zekerheid is verkregen.

Het proces van totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie

Ter zake van de in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie zijn wij nagegaan dat deze informatie ordelijk, controleerbaar en deugdelijk tot stand is gekomen. Dit onderzoek is zodanig gepland en uitgevoerd dat een redelijke mate van zekerheid is verkregen.

Voorts zijn wij nagegaan dat de opgenomen niet-financiële informatie niet strijdig is met de financiële informatie in de voortgangsrapportage. Ons onderzoek is zo gepland en uitgevoerd dat een beperkte mate van zekerheid is verkregen voor onze conclusie.

3.3 Conclusies

Op grond van ons onderzoek komen wij tot de volgende conclusies:

3.3.1 De volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie (H2 en H5 van VGR)

In voortgangsrapportage 43 ontbreekt kwantitatieve informatie over dreigende kostenoverschrijdingen met betrekking tot zettingen bij Schuilingervliet, Rijpwetering, Westrik en de nieuwe locatie Oude Terp. Ook voorstellen voor vermijding dan wel beperking van overschrijdingen en de eventuele budgettaire inpassing ervan ontbreken voor de zettingen. Voor de locaties Rijpwetering, Westrik en Oude Terp zijn nieuwe kwantitatieve risicoanalyses opgesteld, maar deze zijn nog niet in de informatie over dreigende kostenoverschrijdingen verwerkt. Wel is aangegeven dat het huidige budget naar verwachting niet toereikend zal zijn. De oplossingsrichtingen van de problemen rond zettingen bij Schuilingervliet en de

kosten hiervan zijn nog in onderzoek bij het verschijnen van deze VGR. De staatssecretaris van IenW laat de uitkomsten van de risicoanalyses nog nader beoordelen door ProRail, in samenhang met de toekomstige uitkomsten van de risicoanalyse voor Schuilingervliet, voordat de uitkomsten budgettair worden verwerkt. Eén en ander is toelicht in paragraaf 2.2.1 van VGR 43.
Op basis van de uitgevoerde werkzaamheden en de verkregen assurance-informatie is ons, met uitzondering van in de voorgaande alinea benoemde ontbrekende informatie, niets gebleken op basis waarvan wij zouden moeten concluderen dat de financiële en niet-financiële informatie niet in alle van materieel belang zijnde opzichten in overeenstemming met artikel 12 van de Regeling grote projecten is opgenomen in de voortgangsrapportage.

3.3.2 Onderzoek van de in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie (H5.2 van VGR)

De in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie aangaande de toekomstige financiële gevolgen van de restpunten is in alle van materieel belang zijnde opzichten ordelijk, controleerbaar en deugdelijk tot stand gekomen, met uitzondering van de toekomstgerichte financiële informatie met betrekking tot de zettingen.

Voor de zettingen op de locaties Rijpwetering, Westrik en Oude Terp zijn nieuwe kwantitatieve risicoanalyses opgesteld, maar deze zijn nog niet in de informatie over dreigende kostenoverschrijdingen verwerkt. Wel is aangegeven dat het huidige budget naar verwachting niet toereikend zal zijn. Voor Schuilingervliet heeft nog geen actualisatie van de kwantitatieve risicoanalyse plaatsgevonden omdat de onderliggende onderzoeken nog onderhanden zijn. De staatssecretaris van IenW laat de uitkomsten van de risicoanalyses nog nader beoordelen door ProRail, in samenhang met de toekomstige uitkomsten van de risicoanalyse voor Schuilingervliet, voordat de uitkomsten budgettair worden verwerkt. Daarom heeft IenW de gevolgen van de gewijzigde omstandigheden met betrekking tot zettingen in termen van tijd en geld niet aangeven in deze voortgangrapportage.
Op grond van ons onderzoek naar de onderbouwing van de veronderstellingen is ons, met uitzondering van de voorgaande opmerkingen over de zettingen niets gebleken op basis waarvan wij zouden moeten concluderen dat de veronderstellingen geen redelijke basis vormen voor de toekomstgerichte financiële informatie aangaande de toekomstige financiële gevolgen van de restpunten.

De toekomstgerichte financiële informatie is, met uitzondering van de voorgaande opmerkingen over de zettingen op een juiste wijze op basis van de veronderstellingen opgesteld en gepresenteerd in overeenstemming met de verslaggevingsgrondslagen zoals deze opgenomen zijn in de Comptabiliteitswet 2016.

De werkelijke toekomstige financiële gevolgen van de restpunten zullen naar alle waarschijnlijkheid afwijken van de voorspelling aangezien de veronderstelde gebeurtenissen zich veelal niet zullen voordoen zoals verwacht. Dit kan een materiële afwijking tot gevolg hebben.

Op basis van de uitgevoerde werkzaamheden en de verkregen assurance-informatie is ons niets gebleken op basis waarvan wij zouden moeten concluderen dat de in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie, strijdig is met de historische financiële informatie of de niet-financiële informatie.

3.3.3 Het proces van totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie (H2 en H5 van VGR)

De in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie is in alle van materieel belang zijnde opzichten ordelijk, controleerbaar en deugdelijk tot stand gekomen.

Op basis van de uitgevoerde werkzaamheden en de verkregen assurance-informatie is ons niets gebleken op basis waarvan wij zouden moeten concluderen dat de in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie, strijdig is met de financiële informatie.

Wij zijn gaarne bereid een en ander nader toe te lichten.

Den Haag, 28 oktober 2020

Auditdienst Rijk

G. Baak MSc RA

4 Bijlage: Voortgangsrapportage 43 Hogesnelheidslijn Zuid

Voortgangsrapportage 43
Hogesnelheidslijn Zuid



Uitgegeven door:
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Inleiding **1**
1.1 Drieënveertigste Voortgangsrapportage 2
1.2 Leeswijzer 2
1.3 Projectbeheer 3

2 Restpunten aanlegproject **4**

2.1 Afwikkeling grondverwerving en schadeverzoeken 4
2.2 Zettingen en betonkwaliteit 4

3 Nieuwe infrastructurele maatregelen **7**
3.1 Geluidsmaatregelen 7
3.2 Maatregelen ter verbetering prestaties 7

4 Vervoer **9**
4.1 Reizigersgroei 9
4.2 Ontwikkeling ingroei HSL-Zuid aanbod 11

5 Financiën **12**
5.1 Verslagperiode 12
5.2 Toekomstgerichte financiële informatie 12

Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken 14

1 Inleiding

1.1 Drieënveertigste Voortgangsrapportage

Het project Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid) valt onder de Regeling Grote Projecten van de Tweede Kamer. Op 13 februari 2017[1] heeft de Kamer aangegeven dat zij vasthoudt aan de grootprojectstatus en éénmaal per jaar wenst te worden geïnformeerd over de belangrijkste *restpunten* met betrekking tot de HSL-Zuid, de geluidsreductie en over het optimale gebruik van de HSL-Zuid. De formele verslagperiode van deze Voortgangsrapportage (VGR) HSL-Zuid loopt van 1 juli 2019 tot en met 30 juni 2020. Daarnaast wordt ook gerapporteerd over actuele ontwikkelingen die zich na 30 juni hebben voorgedaan. De VGR is tot stand is gekomen op basis van informatie van ProRail en NS. Daar waar er andere bronnen zijn, wordt dit in de tekst vermeld.

Op 10 april 2019 heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat de Staatssecretaris van IenW geïnformeerd over het besluit om de procedure die leidt tot beëindiging van de grootprojectstatus van het project HSL-Zuid in gang te zetten. In dit kader heeft de Kamer de Staatssecretaris verzocht een eindevaluatie op te stellen, zoals bedoeld in artikel 15 van de Regeling Grote Projecten[2]. De Staatsecretaris heeft toegezegd een eindevaluatie in te stellen en deze naar verwachting eind 2019 op te leveren[3]. Deze eindevaluatie is op 30 januari 2020 naar de Kamer gestuurd[4]. De door de Kamer ingediende schriftelijke vragen over de eindevaluatie zijn op 8 april 2020 beantwoord[5]. Hierop is het verzoek van de Kamer gekomen om aanvullend onderzoek te doen met betrekking tot de doelstellingen van de aanleg van de HSL-Zuid. In de brief bij deze voortgangsrapportage wordt hierop ingegaan.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 komen de *restpunten* van het oorspronkelijke aanlegproject aan de orde, waaronder afwikkeling van enkele grondzaken, zettingen en betonkwaliteit. Ontwikkelingen die zich voordoen in het reguliere onderhoud vallen niet onder de restpunten van het aanlegproject en worden daarom in deze voortgangsrapportage buiten beschouwing gelaten. Hoofdstuk 3 benoemt de nieuwe investeringsopgaven die na de oplevering van de HSL-Zuid (2006) zijn opgekomen en niet direct gerelateerd zijn aan de aanleg van de HSL-Zuid: infrastructurele maatregelen ter vermindering van de geluidshinder en ter verbetering van de prestaties van het vervoersaanbod op de HSL-Zuid. Veranderingen in het vervoersaanbod over de HSL-Zuid en de reizigersgroei komen aan de orde in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 geeft tot slot een overzicht van de budgettaire ontwikkeling en een doorkijk voor de budgettaire ontwikkeling

[1] Zie brief Vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over wijziging informatie-afspraken, d.d. 13 februari 2017, 2017Z00708/2017D04624
[2] Zie brief Commissie IenW aan de Staatssecretaris over beëindiging grootprojectstatus HSL-Zuid, kenmerk: 2019Z05643/2019D14986
[3] Zie brief van de Staatssecretaris van IenW aan de Kamer,25 april 2019, Tweede Kamer, 2018-2019, 22026, nr. 508
[4] Tweede Kamer, 2018-2019, 22026, nr. 511
[5] Tweede Kamer, 2018-2019, 22026, nr. 513

voor de *restpunten* van het aanlegproject. De budgettaire verantwoording van de infrastructurele maatregelen ter vermindering van de geluidshinder en ter verbetering van de prestaties van het vervoersaanbod op de HSL-Zuid is opgenomen in de budgettaire nota's van Infrastructuurfonds (artikel 13.03, aanleg spoor).
De door NS en ProRail geleverde prestaties op de HSL-Zuid zijn niet opgenomen in deze VGR omdat de Kamer hierover reeds wordt geïnformeerd in de reguliere rapportages in het kader van de concessies. Deze zijn te vinden in de jaarrapportages van NS en ProRail over 2019 en de halfjaarverantwoording van NS en ProRail over de eerste helft van 2020[6]. Tevens zijn de actuele gegevens over de prestaties op de HSL-Zuid op de websites van NS en ProRail te vinden[7].

1.3 Projectbeheer

ProRail is beheerder van alle hoofdspoorwegen (vanaf 2006/2007 ook van de HSL-Zuid-secties Hoofddorp-Rotterdam West en Barendrecht-Belgische grens). Anders dan op de rest van het spoor heeft de Staat voor de HSL-Zuid-secties het feitelijke beheer en onderhoud bij Infraspeed BV ondergebracht.

De Staat heeft op 5 december 2001 een contract (looptijd tot medio 2031) afgesloten met Infraspeed BV (hierna Infraspeed) ten behoeve van de financiering, het ontwerp en de aanleg van de bovenbouw[8] (o.a. sporen, bovenleiding en systemen) van de HSL-Zuid (2006 afgerond). Ook het beheer en onderhoud (inclusief storingsherstel, vernieuwing, performance management) van de HSL-Zuid-secties (onder- en bovenbouw) is met dit contract voor 25 jaar belegd bij Infraspeed. De verkeersleiding en capaciteitsverdeling voor de HSL worden wel door ProRail uitgevoerd. Naast de hogesnelheidssecties bevat de HSL-Zuid-*corridor* conventionele delen die ook worden beheerd door ProRail en buiten het contract met Infraspeed vallen.

Vanaf 2007 is het contractmanagement van de HSL-Zuid-secties grotendeels bij volmacht namens de Staat bij het Contract Management Team (CMT) bij ProRail belegd. ProRail CMT ziet toe op nakoming door Infraspeed van de contractuele verplichtingen (bijvoorbeeld m.b.t. performance en veiligheid). Daarnaast adviseert ProRail CMT de Staat over de afwikkeling en nazorg van de restpunten van de aanleg (zoals betonkwaliteit en zettingen) waarvan het financiële risico bij de Staat ligt. Bij het ministerie van IenW is het beheer van de HSL-Zuid belegd in de reguliere lijn, bij DG Mobiliteit, directie Openbaar Vervoer en Spoor.

[6] De halfjaarverantwoording van NS en ProRail zijn op moment van schijven nog niet gepubliceerd.
[7] De meest recente prestaties van NS zijn te vinden op de website van NS (https://www.ns.nl/over-ns/de-spoorsector/verantwoording.html). De meest recente prestaties van ProRail en punctualiteitscijfers, inclusief uitvalcijfers, zijn te vinden op het openbare online prestatiedasboard van ProRail (http://prestaties.prorail.nl).
[8] De zogenaamde Restated Implementation Agreement (RIA).

2 Restpunten aanlegproject

Met de afronding van de bouwfase en oplevering van de HSL-Zuid in 2006 is het grootproject HSL-Zuid nagenoeg afgerond. Na de bouwfase resteren nog een aantal restpunten.

2.1 Afwikkeling grondverwerving en schadeverzoeken

In het kader van de afhandeling grondverwerving HSL-Zuid loopt nog een rechtszaak met betrekking tot een onteigeningsprocedure. Uitspraak door de Rechtbank wordt in 2021 verwacht. Een aantal restgronden zal naar verwachting in de komende jaren nog kunnen worden verkocht via het Rijksvastgoed bedrijf. De overige grondverwervingszaken zijn afgehandeld. Alle ingediende verzoeken tot schadevergoeding of nadeelcompensatie zijn afgehandeld, met uitzondering van verzoeken die betrekking hebben op geluid. Vanwege de samenloop met het geluidsmaatregelenpakket HSL-Zuid, is het waarschijnlijk nodig om de Gemeenschappelijke Regeling voor het Schadeschap HSL-Zuid te verlengen tot en met 2025.

2.2 Zettingen en betonkwaliteit

In 2018 zijn kwantitatieve risicoanalyses uitgevoerd voor de zettingen en betonkwaliteit. Op basis van deze analyses is € 27,4 miljoen en respectievelijk € 3,9 miljoen beschikbaar gesteld voor het oplossen van deze problematiek. De opdrachtverlening voor de uitvoering van betreffende maatregelen vindt plaats binnen het bestaande PPS-contract met de Infraprovider HSL-Zuid. De betreffende budgetten zijn daarom overgeheveld naar artikel 13.04 van de begroting Infrastructuurfonds alwaar ook de verantwoording over deze uitgaven plaatsvindt.

2.2.1 Zettingen

Nieuwe spoorstaafbevestigingen en kwantitatieve risicoanalyse

Op de HSL-Zuid liggen de spoorstaven niet op ballast maar deze zijn bevestigd op betonnen platen. Bij zettingen (horizontale en/of verticale verplaatsingen van de baan- en spoorligging) kan de spoorligging dusdanig veranderen dat een snelheid van 300 km/h niet meer mogelijk is. Om dit te voorkomen werkt ProRail momenteel op vier zettinglocaties aan vervanging van de huidige spoorstaafbevestigingen door nieuwe versies met een grotere horizontale en verticale nastelmogelijkheid. Als gevolg hiervan kan de spoorligging ondanks de optredende zettingen langer binnen de toleranties worden gehouden die nodig zijn voor de veilige berijdbaarheid van de HSL Zuid.

Voor de locaties Westrik, Rijpwetering en Oude Terp is in 2020 een (nieuwe) kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd door Royal Haskoning DHV. Voor de locatie Schuilingervliet zal pas in 2021 een nieuwe kwantitatieve risicoanalyse kunnen worden uitgevoerd, omdat er nu nog een pilot loopt om de bestaande

herstelmethode te optimaliseren. Daarom is de volledige kwantitatieve risicoanalyse naar verwachting in het voorjaar van 2021 beschikbaar.

Locatie Westrik bij Breda
Ten opzichte van de vorige verslagperiode is over de locatie Westrik geen nieuwe verslechtering in de baanligging te melden. Volgens ProRail zijn geen herstelmaatregelen in de baan nodig omdat de laatste geometrische kwartaalmetingen van Infraspeed herbevestigen dat de baan zich stabiliseert. Voor deze locatie is éénmalig herstel van de spoorligging voorzien over een lengte van 500-800m. Voor de uitvoering van deze werkzaamheden zal een plan worden opgezet dat na beoordeling van ProRail zal worden uitgevoerd. De uitvoering zal waarschijnlijk in 2021 plaatsvinden en zal worden uitgevoerd in een speciaal daarvoor te regelen onderhoudsweekend.

Locatie Schuilingervliet
De in 2018, 2019 en 2020 getroffen herstelmaatregelen hebben niet het beoogde effect opgeleverd. Inmiddels is de verslechtering van de baanligging zodanig toegenomen[9] dat de spoorligging met extra onderhoud en de nieuwe spoorstaafbevestigingen op langere termijn waarschijnlijk niet binnen de vereiste marges is te houden, waarvoor de veilige berijdbaarheid is gegarandeerd. Het in VGR42 aangekondigde onderzoek naar alternatieve oplossingsrichtingen loopt langer door dan verwacht. ProRail zet na kosten-baten afweging van diverse alternatieven in op optimalisering van de bestaande herstelmethode[10] Deze methode wordt dit najaar in een pilot verder uitgetest.

Pas als de pilot in november 2020 is afgerond zal ProRail in het voorjaar van 2021 een keuze maken voor een herstelmethode die de grootste kans van slagen heeft op een bestendig positief effect. Dan zal ook meer te zeggen zijn over de kosten die dit met zich mee brengt op basis waarvan een kwantitatieve risicoanalyse kan worden uitgevoerd.

Locatie Rijpwetering
Er is geen sprake van verdere verslechtering van het tempo van de verplaatsing van het baanlichaam en er bestaan geen verhoogde risico's voor veilige berijdbaarheid in de komende jaren. Op termijn is ondanks de vervanging van de spoorstaafbevestigingen, aan maatregelen niet te ontkomen. Op basis van analyse van historische meetresultaten en nadere onderzoeken is vastgesteld dat voor het gebied zuidzijde het aanbrengen van een verankerde damwand de beste wijze is om de vereiste stabiliteit in de baan te brengen. De oplossing bestaat eruit dat de verankerde damwanden, die nu deels zijn aangebracht, worden doorgetrokken over de hele lengte waar de vervormingen zijn geconstateerd. Deze oplossing wordt komende maanden verder uitgewerkt. Inmiddels is duidelijk geworden dat het defect zich zowel op de zuidzijde als de noordzijde van het baandeel voordoet. Voor deze noordzijde wordt nu ook een monitoringsysteem ingericht om de gedragingen van de spoorbaan door de tijd heen beter te kunnen meten. De uitkomsten moeten uitwijzen of ook voor deze zijde een damwandconstructie noodzakelijk is.

[9] Dit blijkt uit de meest recente geometrische metingen van de bovenbouw die in opdracht van ProRail zijn uitgevoerd. Het aantal voegen, waar het defect zich manifesteert, is gestegen van 150 tot 165
[10] Daarbij wordt Dieper gefundeerd en rekening gehouden met de variatie in de stevigheid van bodemlagen onder de baan.

Oude Terp
Op de locatie "Oude Terp" worden 'rijzingen' in de spoorligging gemeten: het spoor gaat hier omhoog. De oorzaak hiervan ligt in het bij de aanleg van de spoorbaan gebruikte materiaal dat zwelt onder invloed van vocht. Tot op heden kan het spoor op deze locatie binnen de vereiste toleranties worden gehouden, echter zijn de nastelmogelijkheid van de spoorstaafbevestiging bijna uitgeput terwijl de verwachting is dat de zwelling nog niet ten einde is. ProRail zet voorlopig in op het ontwerpen van een nieuwe spoorligging (inclusief nieuwe spoorstaafbevestigingen) voor deze locatie.

2.2.2 Betonkwaliteit

In het kader van de geldende specifieke garantie heeft IenW contractuele afspraken gemaakt met de aannemerscombinatie van de Tunnel Rotterdam Noordrand over werkzaamheden die de zichtbare schade beheersen. De werkzaamheden zijn dit voorjaar afgerond. Voor overige HSL-objecten is na uitvoerig onderzoek en een risicoanalyse in 2018 besloten dat de noodzakelijke maatregelen in het kader van de nog te verwachte geringe betonschade beperkt kunnen blijven tot extra inspectie- en onderzoeksactiviteiten (zie VGR41). Over de technische invulling hiervan is met Infraspeed overeenstemming bereikt; de contractering is nog niet afgerond. Uit de reguliere inspecties komen geen indicaties dat het budget, dat bij VGR41 beschikbaar is gesteld voor de resterende betonschade, ontoereikend is.

3 Nieuwe infrastructurele maatregelen

Nadat de HSL-Zuid in 2006 is opgeleverd en in 2009 in gebruik is genomen, zijn op verzoek van de Staat nog diverse aanpassingen aan de infrastructuur doorgevoerd. In dat kader heeft ProRail in de verslagperiode gewerkt aan voorbereiding en realisatie van infrastructurele maatregelen ter verbetering van de prestaties van het vervoersaanbod op de HSL-Zuid en aan voorbereiding van infrastructurele maatregelen ter vermindering van de geluidshinder.

3.1 Geluidsmaatregelen

De Tweede Kamer is per brief van 1 oktober 2015[11] geïnformeerd over het pakket aan geluidsmaatregelen langs de HSL-Zuid. ProRail realiseert de geluidsmaatregelen in overleg met de betrokken gemeenten en bewoners, Infraspeed en IenW. In vergelijking met geluidsmaatregelen langs conventioneel spoor vergt dit project meer tijd, vanwege de specifieke karakteristieken van de HSL-Zuid. In de verslagperiode is gestart met de ontwerpfase voor alle locaties waar geluidsmaatregelen getroffen worden. De contractering van Infraspeed voor het eerste deel van dit project is afgerond en naar verwachting wordt er eind dit jaar gestart met de eerste fase van realisatie.

3.2 Maatregelen ter verbetering prestaties

Vanaf 2017 werken ProRail en NS in het kader van het Verbeterprogramma HSL-Zuid aan concrete operationele maatregelen om de prestaties op korte termijn te verhogen. Daarnaast bereiden ProRail en NS investeringen voor die de betrouwbaarheid op (middel)lange termijn verder kunnen verbeteren. Voor onderstaande maatregelen zijn de investeringsvoorstellen goedgekeurd en deze projecten zijn in de planuitwerkings- of realisatiefase. Voor een deel van de overige maatregelen loopt nog onderzoek naar technische haalbaarheid en kosteneffectiviteit. Voor een aantal maatregelen wordt de start van de realisatie voorbereid. Over de voortgang van infrastructurele maatregelen t.a.v. geluidshinder en maatregelen ter verbetering van de prestaties HSL-Zuid wordt ook gerapporteerd in de reguliere begrotingsrapportages (MIRT-blad 781 – Maatregelenpakket HSL-Zuid).

Windschermen op de HSL-Zuid
Dit omvat het plaatsen van windschermen op de Brug Hollandsch Diep en op de toe- en afritten naar deze brug. Voor het ontwerpen van de voor Nederland unieke windschermen (boven open water langs hogesnelheidslijn) was een uitvoerige planstudie nodig waarbij ook werd gekeken naar het effect van de

[11] Tweede Kamer, Vergaderjaar 2015-2016, Kamerstuk 22026 nr. 482

schermen op de stabiliteit van de brug. De contractering van dit project bij Infraspeed is deze zomer afgerond. Realisatie is gepland in november 2020.

Extra schakeling in spanningssluis
Spanning-aarde rijden (kortsluiting) is een belangrijke oorzaak van de lange duur van strandingen in de spanningssluizen. Door een extra schakeling in alle spanningssluizen op de HSL aan te brengen, wordt de kans op het maken van spanning-aarde verkleind. Als gevolg van de Corona-crisis kon de benodigde expertise niet naar Nederland komen, daarom is de realisatie van deze maatregel vertraagd. Een nieuwe planning volgt dit najaar.

Verplaatsen stopmarkeerbord bij Zevenbergschenhoek
Het verplaatsen van het stopmarkeerbord en de daaraan gerelateerde aanpassing van de beveiligingsconfiguratie bij de spanningssluis Zevenbergschenhoek verbeteren naar verwachting de prestaties. Het verkennend onderzoek inclusief het voorlopig verkeerstechnisch ontwerp is gereed. In het najaar van 2019 is besloten om de start van dit project uit te stellen om meer efficiëntie te creëren door synergie met andere projecten. Eind 2020 wordt besloten over de start van dit project.

Preventieve maatregelen tegen overlast zwanen
De in VGR42 aangekondigde pilot met extra maatregelen om te voorkomen dat zwanen op de HSL Zuid terecht komen lijkt effectief. In de periode na realisatie van deze extra maatregelen is het aantal incidenten met zwanen lager dan in de vergelijkbare periode in 2018.

Inspectiecamera's in spanningssluizen
Met de inmiddels geplaatste inspectiecamera's worden de doorlooptijd van een versperring na het rijden van spanning-aarde verkort met 59 minuten (van 1:12u naar 0:13u).

Testlab ERTMS
Het ERTMS-testlab versnelt de introductie van nieuw/ aangepast materieel op de HSL. De realisatie van het testlab is afgerond. Het testlab wordt gebruikt bij de introductie van de ICNG.

4 Vervoer

4.1 Reizigersgroei

Tot en met 2018 was de groei op de HSL-Zuid fors. In 2019 hield de groei van het aantal reizigerskilometers over de HSL-Zuid aan, al was die minder sterk dan voorgaande jaren. In 2019 als geheel was de reizigerskilometergroei op de HSL 4,8% t.o.v. het jaar ervoor. Ter vergelijking: op het hoofdrailnet als geheel (inclusief HSL) was de gemiddelde groei in 2019 4,2%. Het eerste halfjaar van 2020 is gekenmerkt door het coronavirus in Nederland. Het coronavirus heeft een grote impact op de samenleving en daarmee ook op het reizen met de trein. Vanaf maart 2020 zijn de reizigerskilometers fors gedaald. De HSL is hierop geen uitzondering. Door de getroffen maatregelen zijn vanaf maart t/m het einde van deze rapportageperiode (Q2 2020) geen representatieve reizigerskilometers beschikbaar op treinserie en trajectniveau. Hierdoor zijn de reizigerskilometers van Q1 2020 niet compleet (en daarmee niet vergelijkbaar met eerdere jaren) en van Q2 2020 niet beschikbaar.

Per begin Q2 2019 is de Thalys gaan rijden naar Disneyland (Marne la Vallee) en de luchthaven van Parijs (Charles de Gaulle), deze bestemming is in de plaats gekomen van Thalys bestemming Lille. Hierdoor is in de tweede helft van 2019 het aantal internationale reizigerskilometers weer toegenomen. In de eerste helft van 2020 zijn vanwege corona de internationale treinen fors afgeschaald.

	Reizigerskilometers (x mln.)		
	Binnenland	**Internationaal**	**Totaal**
Q1-15	93	55	148
Q2-15	113	72	184
Q3-15	116	72	188
Q4-15	131	59	191
Q1-16	130	54	184
Q2-16	143	74	217
Q3-16	143	72	215
Q4-16	153	63	216
Q1-17	189	62	251
Q2-17	217	75	292
Q3-17	219	78	297
Q4-17	225	72	296
Q1-18	222	72	294
Q2-18	257	131	388
Q3-18	244	138	382
Q4-18	256	109	365
Q1-19	238	95	333
Q2-19	260	129	388
Q3-19	250	140	390
Q4-19	264	121	386
Q1-20	200 *niet compleet i.v.m corona*	89 *niet compleet i.v.m corona*	289
Q2-20	*n.b. i.v.m corona*	*n.b. i.v.m corona*	

* Het aantal internationale reizigerskilometers wordt in principe gevormd door de reizigerskilometers van Thalys en de internationale reizigers in de IC Brussel. De reizigerskilometers van Eurostar kunnen door NS echter niet geleverd worden en zijn dus geen onderdeel van de in deze tabel genoemde internationale reizigerskilometers.
** Er kan sprake zijn van afrondingsverschillen.
*** Door de getroffen coronamaatregelen zijn er geen representatieve reizigerskilometers beschikbaar op treinserie en trajectniveau. Hierdoor zijn de reizigerskilometers van Q1 2020 niet compleet en van Q2 2020 niet beschikbaar.
**** Per 1-1-2020 is de methodiek gewijzigd naar een berekening uitgevoerd op in- en uitcheck gegevens voor de omvang van de OV Studentenkaart. Voor de vergelijkbaarheid heeft er een herberekening plaatsgevonden van de eerdere jaren o.b.v. de nieuwe methodiek die vanaf 1-1-2020 geldt. Dit leidt tot een iets lagere omvang van de reizigerskilometers over de periode 2015-2019, en daarmee tot afwijkende cijfers t.o.v. de vorige voortgangsrapportages.

4.2 Ontwikkeling HSL-Zuid aanbod

Op 7 juli jl. zijn de Vierlandenverdragen voor grens- en beveiligingscontroles getekend die nodig zijn om een directe treinverbinding Amsterdam- Londen te kunnen realiseren. Benodigde paspoort- en beveiligingscontroles kunnen hierdoor plaatsvinden in Amsterdam en Rotterdam. De reistijd naar Londen zal hiermee rond de 4 uur bedragen. Eurostar werkt samen met NS International aan de voorbereidingen om eind oktober 2020 te starten met deze directe dienst. Vanwege de impact van corona zal gestart worden met twee directe services per dag. In 2021 wordt de introductie van de derde en vierde directe service verwacht. Per mei 2021 is ook een vijfde service aangevraagd bij de ACM. Door de introductie van de directe dienst wordt de flexibiliteit voor de reiziger verbeterd en is de concurrentie met het vliegtuig verder vergroot.

5 Financiën

5.1 Verslagperiode

Projectbudget (€ mln)

Stand VGR 42	7.281,0
Budgetmutaties t/m voorjaarsnota 2020	-9,1
Stand VGR 43	7.271,9

In de verslagperiode is per saldo € 9,1 miljoen onttrokken aan het budget, zijnde de toevoeging van € 15,3 miljoen uit de investeringsruimte spoor ter dekking van de meerkosten voor zettingsproblematiek, de overboeking van € 23,9 miljoen naar artikel 13.04 waar de uitgaven voor zettingsproblematiek verantwoord worden en per saldo € 0,5 miljoen aan diverse kleinere overboekingen van en naar andere artikelen.

Verplichtingen (€ mln)

Stand VGR 42	7.264,4
Realisatie verslagperiode	0,2
Stand VGR 43	7.264,6

In de verslagperiode is voor € 0,2 miljoen aan verplichtingen inzake het Schadevergoedingsschap, grondverwerving en onderzoek zettingen gerealiseerd.

Uitgaven (€ mln)

Stand VGR 42	7.264,4
Realisatie verslagperiode	0,2
Stand VGR 43	7.264,6

In de verslagperiode is voor € 0,2 miljoen aan uitgaven inzake het Schadevergoedingsschap, en grondverwerving gerealiseerd.

Ontvangsten (€ mln)

Stand VGR 42	353,4
Realisatie verslagperiode	0,9
Stand VGR 43	354,3

In de verslagperiode is voor € 0,9 miljoen aan ontvangsten inzake grondverkopen gerealiseerd.

5.2 Toekomstgerichte financiële informatie

Afwikkeling grondverwerving en schadeverzoeken
Het resterend budget op artikel 17.03 bedraagt nog € 7,3 miljoen. De uitgaven voor de afwikkeling van grondverwerving en schadeverzoeken zullen naar

verwachting maximaal € 5,8 miljoen bedragen op basis van de huidige inschattingen van het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid/A16/A4 en ProRail. Voor de nog uit te voeren evaluaties is naar schatting maximaal € 1 miljoen benodigd. De waarde van de nog te verkopen restgronden wordt door het Rijksvastgoedbedrijf momenteel op € 3 miljoen geschat. Op basis van de huidige inzichten is voor deze onderdelen derhalve voldoende budget beschikbaar.

Zettingen
In 2017 is een risicoanalyse uitgevoerd naar de te verwachten kosten voor de zettingenproblematiek op de HSL-Zuid. Op basis van deze analyse was de verwachting dat de noodzakelijke nog uit te voeren maatregelen nog € 16 miljoen zouden kosten. In 2018 is deze analyse geactualiseerd welke laat zien dat de nog te verwachten kosten moeten worden bijgesteld naar € 27,4 miljoen. De toename houdt verband met het aantal te herstellen voegen op de locatie Schuilingervliet. Deze € 27,4 miljoen is beschikbaar op artikel 13.04 Geïntegreerde contractvormen: op dit artikel wordt ook de realisatie van de uitgaven verantwoord.

Medio 2020 is de risicoanalyse geactualiseerd voor locaties Rijpwetering en Westrik. Daaraan is de nieuwe locatie Oude Terp toegevoegd. De locatie Schuilingervliet is buiten beschouwing gelaten, omdat daar nog een pilot loopt om de bestaande herstelmethode te optimaliseren. De volledige risicoanalyse is daarom naar verwachting in 2021 beschikbaar. Op basis van de huidige informatie zal de eerder beschikbaar gestelde € 27,4 miljoen voor het oplossen van de zettingsproblematiek naar verwachting niet voldoende zijn. Nadat de analyse in 2021 compleet is zal worden vastgesteld in hoeverre de te verwachten kosten kunnen worden opgevangen binnen het totaal beschikbare budget op artikel 13.04 en hoeveel aanvullend budget beschikbaar gesteld zal moeten worden. Naar verwachting zal voor locatie Westrik in 2021 gestart worden met aanpak van die locatie. Hiertoe is voldoende budget beschikbaar. Voor de locaties Rijpwetering en Oude Terp wordt de definitieve aanpak en de planning nog nader uitgewerkt, zoals beschreven in hoofdstuk 2.

Beton
In 2018 is een risicoanalyse uitgevoerd naar de te verwachten kosten voor de betonproblematiek op de HSL-Zuid. Op basis van deze analyse was de verwachting dat de noodzakelijke nog uit te voeren maatregelen nog € 3,9 miljoen zouden kosten. Deze € 3,9 miljoen is beschikbaar op artikel 13.04 Geïntegreerde contractvormen: op dit artikel wordt ook de realisatie van de uitgaven verantwoord.

Uit de reguliere inspecties komen geen indicaties dat het budget dat bij VGR41 beschikbaar is gesteld voor de resterende betonschade ontoereikend is.

Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken

In de verslagperiode hebben de volgende Kamerstukken betrekking op de HSL-Zuid.

Datum	Onderwerp	Kamerstuk
12 september 2019	Brief Halfjaarrapportages 2019 NS en ProRail	Kst-29984-863
13 september 2019	Antwoord op vragen van het lid Ziengs over het bericht 'Risico voor NS met grote bestelling van treinmaterieel HSL'	Kst-2019D35237
17 september 2019	Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2020	Kst-35300-A-2
17 september 2019	Aanbiedingsbrief MIRT overzicht 2020	Kst-35300-A-4
27 september 2019	Antwoord op vragen van het lid Amhaouch over het in zicht zijn van het spoorplafond	Kst-2019D37249
3 oktober 2019	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Voortgangsrapportage 2019 eerste half jaar	Kst-2019D39110
8 oktober 2019	Aanbiedingsbrief beantwoording feitelijke vragen begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) en Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds	Blg- 2019D39758
10 oktober 2019	Aanbiedingsbrief 42e Voortgangsrapportage (VGR) HSL-Zuid	Kst-22026-509
24 oktober 2019	Aanbiedingsbrief rapport ADR over VGR 42	Kst-22026-510
29 oktober 2019	Verslag van algemeen overleg Spoor (25 september 2019)	Kst-29984-869
29 oktober 2019	Elfde voortgangsrapportage ERTMS	Blg-2019D43053
15 november 2019	Lijst van vragen en antwoorden bij vaststelling begrotingsstaat IF 2020	Kst-35300-XII-77
26 november 2019	Aanbiedingsbrief begrotingsstaat IF 2020	Kst-35350-A-2

16 december 2019	Initiatiefnota van het lid Kröger: Luchtvaart op de rails (ongecorrigeerd stenogram)	Kst-2019D52321
19 december 2019	Brief plan voor overprogrammering	Kst- 35300-A-72
19 december 2019	Antwoord op vragen van de leden Schonis en Sienot	Kst-2019D52114
16 januari 2020	Antwoord op vragen van het lid Amhaouch over het bericht dat de ondergrond van treinen niet berekend is op snellere, langere en zwaardere treinen	Kst-2019D53704
17 januari 2020	Verslag van notaoverleg MIRT (25 november 2019)	Kst-35300-A-73
29 januari 2020	Verslag van een notaoverleg, gehouden op 16 december 2019, over de initiatiefnota van het lid Kröger: Luchtvaart op de rails	Kst-35266-17
30 januari 2020	HSL-Zuid Eindevaluatie. Eindevaluatie Groot Projectstatus aanlegproject HSL-Zuid	Kst-2020D03458
30 januari 2020	Aanbiedingsbrief Eindevaluatie grootprojectstatus HSL Zuid	Kst-22026-511
4 februari 2020	Aanbiedingsbrief planning investeringspilots baten-lasteninformatie en tussentijdse evaluatie	Kst-31865-165
4 februari	Motie van lid Moorlag over plannen voor HSL-verbindingen uitwerken	Kst-29696-12
5 februari 2020	Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat tot wijziging van de Gemeenschappelijke regeling schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4	Kst-2020D04490
7 februari 2020	Brief regering: Besluit houdende wijziging van de Gemeenschappelijke regeling Schadevergoedingsschap HSL-Zuid	Kst-22026-512
18 februari 2020	Position Paper internationaal personenvervoer per spoor	Kst-29984-887
19 februari 2020	Convocatie inbreng feitelijke vragen Eindevaluatie grootprojectstatus HSL-Zuid d.d. 18 maart	Kst-2020D07114
20 februari 2020	Brief: Uitvoering van de motie van de leden Amhaouch en Schonis over een sluitend plan op	Kst-32404-97

	het gebied van de capaciteit op het spoor (Kamerstuk 29984-875)	
18 maart 2020	Lijst van vragen over de eindevaluatie grootprojectstatus HSL Zuid (Kamerstuk 22026-511)	Kst-2020D10983
15 april 2020	Lijst van vragen en antwoorden over de eindevaluatie grootprojectstatus HSL Zuid	Kst-22026-513
22 april 2020	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Voortgangsrapportage 2019 tweede half jaar	Kst-2020D15494
24 april 2020	Verslag van Algemeen Overleg, gehouden op 4 maart 2020, over spoor, spoorveiligheid en ERTMS	Kst-29984-892
28 april 2020	Brief: Verzoek om aanvullend onderzoek te doen inzake doelstellingen HSL-Zuid	Kst-2020D16249
7 mei 2020	Brief regering: Jaarrapportages 2019 NS en ProRail	Kst-29984-893
20 mei 2020	Brief aan de Kamervoorzitter over aanbieding jaarrapportage procedureregeling Grote Projecten 2019	Kst-26399-21
20 mei 2020	Antwoord op vragen van het lid Schonis over het bericht 'Onderzoek: Met hyperloop binnen half uur van Amsterdam naar Brussel'	Kst-2020D19613
9 juni 2020	Twaalfde voortgangsrapportage ERTMS	Kst-33652-76
12 juni 2020	Hoofdlijnen integrale besluit marktordening op het spoor na 2024	Kst-29984-899
29 juni 2020	Lijst van vragen over spoorordening	Kst-2020D26902
17 juli 2020	Lijst van vragen en antwoorden over hoofdlijnen integrale besluit marktordening op het spoor na 2024 (Kamerstuk 29984-899)	Kst-29984-900
21 juli 2020	Lijst van vragen en antwoorden over de voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 2019-2 en rapportage ADR (Kamerstuk 32404-98)	Kst-32404-99
30 juli 2020	Verslag algemeen overleg MIRT (25 juni 2020)	Kst-35300-A-115

Auditdienst Rijk
Postbus 20201
2500 EE Den Haag
(070) 342 77 00

WP No. CEPP001 - December 2010

Environmental and Other Co-benefits of Developing a High Speed Rail System in California: A Prospective Vision 2010-2050

Symposium

December 2-3, 2010

Environmental Impact of High Speed Rail in California

Elizabeth Deakin
Professor of City and Regional Planning
UC Berkeley

Deakin (Working Paper - UCB Center for Environmental Public Policy No. CEPP001 - December 2010)

Center for Environmental Public Policy
Goldman School of Public Policy
University of California, Berkeley

Overview of the Paper

California is in the process of developing a high speed rail (HSR) system that would run much the length of the state, connecting its urban areas. This paper examines the environmental impacts that such a system could produce.

The paper begins with a brief discussion of the California High Speed Rail Authority's proposed system. The paper then reviews the complex environmental review process that is underway and some of the issues it raises. Since neither the final design nor the environmental assessment for the project is yet complete, a number of gaps remain in the environmental analyses available at this time. However, some of the environmental uncertainties result from questions about the cost estimates and demand forecasts for the project, which in turn raise questions about the operations plans that would be feasible if demand and costs are indeed substantially different from current figures. Furthermore, the future performance of competing modes and future urban development and transport also affect HSR environmental performance and are sources of additional uncertainty. Technology advances, policy changes, and planning interventions all could alter HSR environmental impacts. These factors are discussed in the paper.

The CHSRA Proposal

The California High Speed Rail Authority (CHSRA) has developed a proposal for a two-phase implementation of a system of high speed trains spanning the state (See www.chsra.ca.gov for details.) The system would be developed in phases. The first phase would provide service between San Francisco and Los Angeles with an extension to Anaheim, running on about 500 miles of tracks. Later phases would extend services from San Jose to Oakland, Stockton and Sacramento, and from Los Angeles to San Diego via the Inland Empire, bringing the total length of the system up to about 800 miles of rail lines. Plans call for construction to begin late in 2012, with passenger service on the first phase system by 2020. The decision on the first section for the system will be made shortly. Figure 1 shows the proposed system and stations.

According to the CHSRA, trains will carry up to 1000 passengers each, at speeds up to 220 mph. Up to 24 stations will be built. Headways will be as low as 5 min. in peak periods. Current fares are estimated to be around $100 for San Francisco to Los Angeles, about the same as a plane ticket today.

The CHSRA has estimated that ridership could be "as much as" 100 million or more a year by 2030. (This is about the same as current ridership on the Bay Area Rapid Transit (BART), which serves four counties and 39 stations.) However, CHSRA has also produced lower estimates of ridership in the recent past.

CHSRA's estimate for the cost of the system is about $40 billion (2008). Clearly timing, inflation rates, construction prices, and design details including mitigation could alter the cost figures. To date, about $12 B of the needed funding has been identified. Proposition 1A - dubbed the Safe, Reliable High-Speed Passenger Train Bond Act for the 21st Century - authorized the issuance of 9.95 B in general obligation bonds; it was approved 52.6% to 48.4% in Nov. 2008. However under the current economic climate no bonds have yet been sold. The federal government has

provided an additional $3 billion for CA HSR, with $2.344B made available in January 2010 through the American Recovery and Reinvestment Act (ARRA) and $715 million in additional federal funds announced Oct. 2010. Most of the federal funds are designated for the Central Valley, and current plans would allocate a total of $4.3 billion build the first section of the system there, with ARRA funds matched dollar for dollar with state funds and the Oct. 2010 award matched 30% in state funding.



Figure 1. Proposed CA HSR System

Planning and Environmental Review Process and Objectives

Planning and environmental review for HSR in California has been going on for almost two decades. The current, CHSRA process, which began in 19XX, includes multiple steps:

- **Scoping** – determining the project, alignment and station options
- **Alternatives Analysis** – added by CHSRA (not legally required for HSR)as a way to involve local governments and other stakeholders in the decision process
- **Draft and Final EIR/EISs**:
    - Statewide system-level environmental review (completed 2005)
    - Section by section environmental reviews (underway.)

The section-level environmental reviews are being done for the following nine sections:

- San Francisco - San Jose
- San Jose - Merced
- Merced - Fresno
- Fresno - Bakersfield
- Bakersfield - Palmdale
- Palmdale - Los Angeles
- Los Angeles - Anaheim
- Los Angeles - San Diego
- Sacramento - Merced

In addition, additional environmental work is also being done for the Altamont Corridor, where improvements to existing passenger rail services are proposed.

Preliminary design is taking place and is being refined during these detailed environmental review phases. Once the environmental reviews are approved (the deadline is Sept. 2011), right-of-way acquisition and construction procurement work will be done, followed by the actual construction itself, which is scheduled to begin in 2012. Then a period of testing will take place before the train system is commissioned to operate.

In developing and analyzing alternative routes, the CHSRA considered three major objectives for the project:

- maximize ridership and revenue potential, taking into consideration travel time as well as route length;
- maximize connectivity and accessibility, as measured by intermodal connections; and
- control operations and maintenance costs.

Additional objectives were added as the evaluations proceeded:

- Constructability – make choices that lead to an easily buildable and affordable project

- Minimize disruptions to neighborhoods and communities along the corridor by minimizing right-of-way acquisitions and other negative project design effects
- Avoid and minimize impacts on sensitive environmental and natural resources adjacent to the project corridor
- Support transit-oriented development within a half mile of the stations
- Provide for consistency with regional and local planning documents and proposals

These objectives were what led the project to seek use of existing rail right of way (or properties directly adjacent to rail ROW) and to serve urban downtowns.

The first segment to be implemented was recently (Dec. 2, 2010) selected**.** The Federal Railroad Administration had directed that the federal funding awarded to the project – both the stimulus funding and the Fiscal Year 2010-11 dollars – must be dedicated to a single section of the project in the Central Valley (Szabo, 2010). In response to this mandate, the CHSRA staff recommended and the Authority Board approved a 65 mile segment running from Madera to Corcoran with two stations –downtown Fresno and the other east of Hanford (Figure 2.) The estimated cost of this first segment is $4.15 billion, an amount that leaves enough of the currently available $4.3 billion to connect tracks to existing rail lines if necessary. This is in accordance with the federal government's requirement that a segment must have "independent utility.")

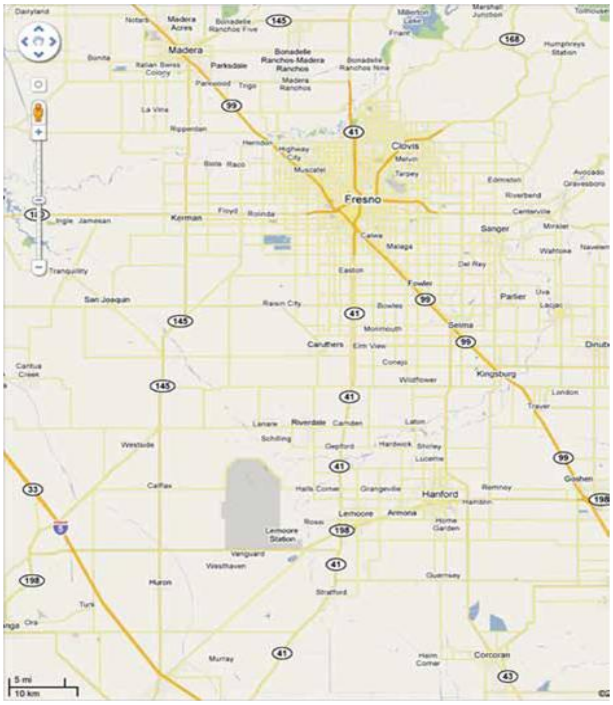


Figure 2. First segment to be built: from Madera in the north to Corcoran in the South, with stations in Fresno and east of Hanford

Environmental Issues Being Addressed

Both federal and California environmental laws must be addressed in the environmental review for the HSR project. The National Environmental Protection Act (NEPA) requires preparation of a statement of the environmental effects that rise to significance, the California Environmental Quality Act goes a step farther by also calling for mitigation of adverse effects. Because of the size and complexity of the projects and the many urban and natural environments it will affect, the series of environmental review documents will cover a full range of potential impacts.

Among the impacts identified as potentially significant are the following:

- Air quality
- Greenhouse gas emissions
- Water quality
- Impacts on wetlands, streams
- Impacts on habitat
- Impact on flora and fauna – endangered and threatened species: takings, other special concerns
- Noise and vibrations – effects on natural environment use and enjoyment (parks, wildlife)
- Disruption to rail and road transport during construction
- Permanent impacts on rail operations due to, e.g., loss or relocation of sidings
- Permanent changes to traffic circulation - increased circuitry and delay due to protection of ROW
- Traffic and parking impacts around stations
- Disruption, relocation of utilities
- New multimodal terminals and feeders services – transit improvements for broad catchment area could be induced or added as traffic mitigation
- Takings of homes and businesses – full and partial
- Loss of access to urban and rural parcels
- Severance of parcels
- Waterways, wetlands and nature preserves or biologically sensitive habitat areas affected
- Parklands lost, trails crossed
- Prime and unique farmland and farmland of statewide or local importance within limits of disturbance
- Encroachment into areas of highly erodible or otherwise sensitive soils
- Visual impacts of elevated structures, sound walls, other elements – can affect property values, enjoyment of open space
- Noise and vibration affects on buildings, roads, utilities
- New opportunities for infill, higher densities around HSR stations
- New businesses to serve travelers.

It should be noted that both short term impacts (including construction impacts) and longer term environmental consequences must be considered. Further, some of the impacts could be beneficial, while others will likely be negative. Comments from the public during scoping

sessions and environmental reviews indicated particular concerns about effects on neighborhoods - noise, visual impact, takings, severance , traffic and circulation changes - as well as potentially harmful impacts on parks and other sensitive land and species. Indeed, litigation over the impacts on the San Francisco Peninsula (Atherton v. CHSRA, 2009) is an indication of how strong concerns about environmental impacts can be.

CHSRA's Anticipated Benefits

Although the impacts of any major construction project are likely to be both positive and negative, the CHSRA's description of the HSR project emphasizes only the positive aspects of the project. Table 1, slightly modified from the CHSRA website, identifies key benefits that the CHSRA anticipates. They include transportation benefits (congestion relief, faster travel) and numerous jobs as well as environmental impacts such as reduced greenhouse gas emissions, improved energy efficiency, revitalized communities and improved safety.

Table 1. Benefits Identified in CHSRA Project Descriptions

Transportation	Employment	Environmental Quality	Urban Vitality
Congestion relief on freeways and at airports	Up to 100,000 construction-related jobs	Improved air quality; Reduced greenhouse gas emissions by 12 billion pounds per year	Revitalized communities, economic development around stations
Faster travel between major metropolitan areas	Up to 450,000 permanent new jobs over 25 yrs created by HSR economic growth	Improved energy efficiency: 1/3 energy use of planes, 1/5 that of cars	Transit- and pedestrian-oriented infill development
Improved movement of people, goods and services		Reduced dependence on foreign oil: 12.7 million barrels less per year	Enhanced public safety due to separation of tracks and highways

Source: http://www.cahighspeedrail.ca.gov/project_vision.aspx

Several analysts have been highly critical of these benefits claims. For example, Enthoven et al. (2010) question the magnitude and basis of employment forecasts. A large number of analysts (Levinson (1996), Levinson and Gillen (1996) , Levinson et al. (1996), van Wee et al. (2003), Kemp (2004) and Morris (2009) - among others) show that when the costs of construction are included, benefits per HSR passenger are considerably lower than when operations alone are considered - a point made decades earlier by Lave (1996). Cox and Vranich (2008) and Reason

Foundation (ND), among others, note that technological improvements in other modes are also likely and would narrow the gap between HSR and air or auto. Still other analysts, while less critical of HSR in general, note that the environmental benefits are likely to be modest and net benefits will depend largely on travel considerations (Kosinski et al, 2010.)

More generally, many analysts have characterized the California HSR project as a "megaproject" - one whose complexity, time frame, large size, and huge cost lead to risks of optimism bias (overconfidence, unduly favorable interpretations of evidence) and strategic misrepresentation (strategic misrepresentation, or lying) (Pickrell, 1992, Flybjerg et al, 2003, Altshuler and Luberoff, 2003.) The increases in costs over time have been one source of concern, but an even bigger source of concern appears to be the major increases in forecast ridership between 2000 and 2007. Forecasts prepared by Charles River Associates in 2007 estimated that the "investment grade" ridership would be about 37.9 million riders a year in 2020; their sensitivity analysis suggested a high ridership of up to 69.1 million riders annually. Forecast prepared seven years later by Cambridge Systematics for 2030 projected a much higher 65.5 million riders in the " base case" and up to 96.5 million riders for the high estimate. CHSRA has cited ridership figures even higher than this latter high estimate and apparently has calculated environmental benefits on the basis of the high estimate. (www.highspeedrail.ca.gov). Reviewers have questioned the methods used in the latter studies, although the consultants and agency dispute the criticisms (www.highspeedrail.ca.gov: Ridership_and_Revenue_Forecasting_Study.)

Why is this the accuracy of costs and forecasts an environmental issue? Largely, this is because some environmental impacts are a function of costs and ridership. For example, if construction cost overruns are severe, funds that might otherwise have been spent on environmental mitigation or amenities may be reduced. Likewise, if ridership falls short, both positive and negative impacts may fall short of those anticipated.

Indeed, in considering environmental impacts, it is useful to distinguish those that result from right of way and design choices, from those that are a function of operations, from those that are a function of demand. Many environmental costs result from building the system, whether or not there is good ridership: takings, severance, circuitry, impacts on parks, farmland, visual impact. Others are a function of the number of trains operating regardless of how many passengers are on it, e.g. noise, vibrations, and a significant portion of energy consumption and emissions. Still other environmental costs are a direct function of ridership. Examples include the traffic levels that will be experienced in station areas, and the potential for business growth related to passenger services.

With some analysts (Levinson, Reason) claiming that ridership could be closer to 20 million a year in 2030 than the currently projected 100 million, worries that forecasts are drastically too high could have significant environmental consequences in addition to the cost consequences. An accurate benefits assessment, including environmental assessment, rests in part on the accuracy of the demand forecasts.

Costs and Benefits Compared to What?

One area of considerable complexity in evaluating the environmental benefits is the comparison to other alternatives. For HSR, comparative environmental costs and savings depend on what is assumed to be happening in air and highway transport (the competition.)

What do we compare? Supply (capacity), technology, and policy are three factors that could affect the forecasts; some options are:

- HSR construction compared to new construction of equivalent capacity for air and highway travel, e.g., widened roadways, more flights, more runways, assumed to be needed to handle growth
- Effects of additional use of air and auto modes with little or no capacity expansion or technological change (and resulting congestion, emissions, etc.)
- Use of technologically advanced air and auto modes in the future, e.g., advanced highway operations, highly efficient motor vehicle technologies, quiet and fuel efficient aircraft, more effective air traffic control
- Continuation of current subsidies and services, e.g., subsidies to minor airports, subsidies to transit services that feed HSR stations
- Continued cuts in subsidies, up to eventual elimination of support for minor airports and for public transit.

Each of these options or a combination of them could be used to forecast how HSR would fare, with widely different results likely. Figuring out "most likely' trajectories is not a simple matter, because existing plans only help a little – for the most part there is not enough detail., and assumptions and time horizons differ. Scenarios thus may be the best way to proceed.

Scenarios also may be a way to address additional questions with environmental consequences - to size up how important the questions are. Some questions that might fall into this category are:

- How use of rail ROW would affect ability to move more freight by rail (only sketchily analyzed to date in publicly available studies)
- Longer term effects of global warming – e.g., flooding, storms affecting CA airports (could change cost functions and performance of airports)
- Induced travel – how many new trips would be made that are not made now? (could be negative from an environmental perspective, though from a mobility perspective it could be a positive outcome)
- Effect of comfort, ability to use time more effectively during travel; affect on mode choice (SP surveys address this in part, but how well do they predict esp. for Californians with limited train experience?)
- How AB32 and SB375 plans will change local investments in higher densities, transit; how they will affect investments in highways and airports.

Addressing such questions could provide useful insights not only for HSR but for other modes as well.

Example: Potential for Land Use Changes

As an example of environmental benefits and costs that might be indirectly associated with HSR, consider the potential for land use changes. The CHSRA has identified transit-oriented development around its stations as one of its objectives, and even though the catchment area for stations will surely be much larger, having TOD around stations could support ridership, especially in downtowns where ,many destinations would be within walking distance of the station and many more might be accessed via rail, bus, shuttle and taxi serving the station.

Figures 3-5 are taken from a study by Deakin et al. (2009) investigating infill development around the potential HSR station in Fresno. (A similar study for two other station areas was done as well; see Deakin et al. 2008). Figure 3 presents an analysis of infill potential, showing that there is a vast amount of un- and under-developed land. Figure 4 is an example of the sort of infill development that might be implemented. Figure 5 shows how bus rapid transit routes (BRT) could be used to improve connections to the downtown and make the station area multimodal. Together, strategies 4 and 5 could make it much easier for employees and visitors to use HSR.

Figure 3. Infill Development Potential – Fresno

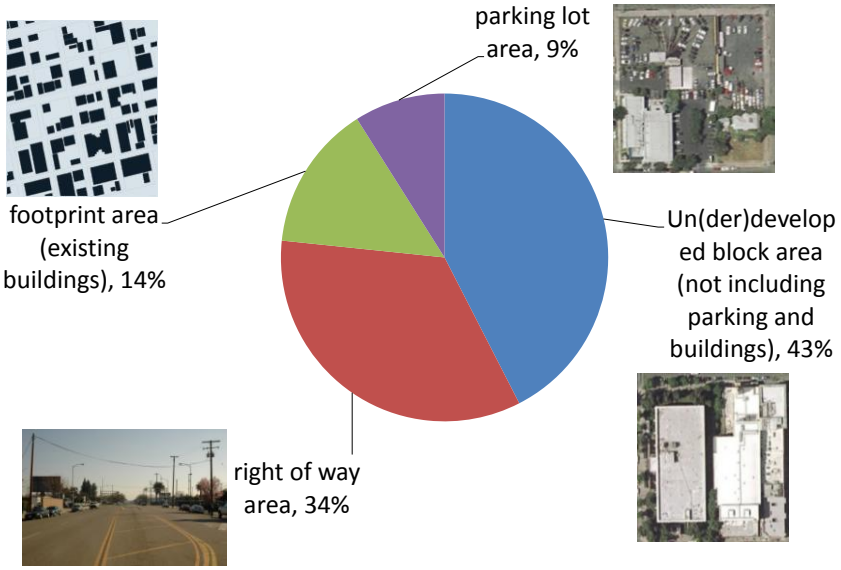
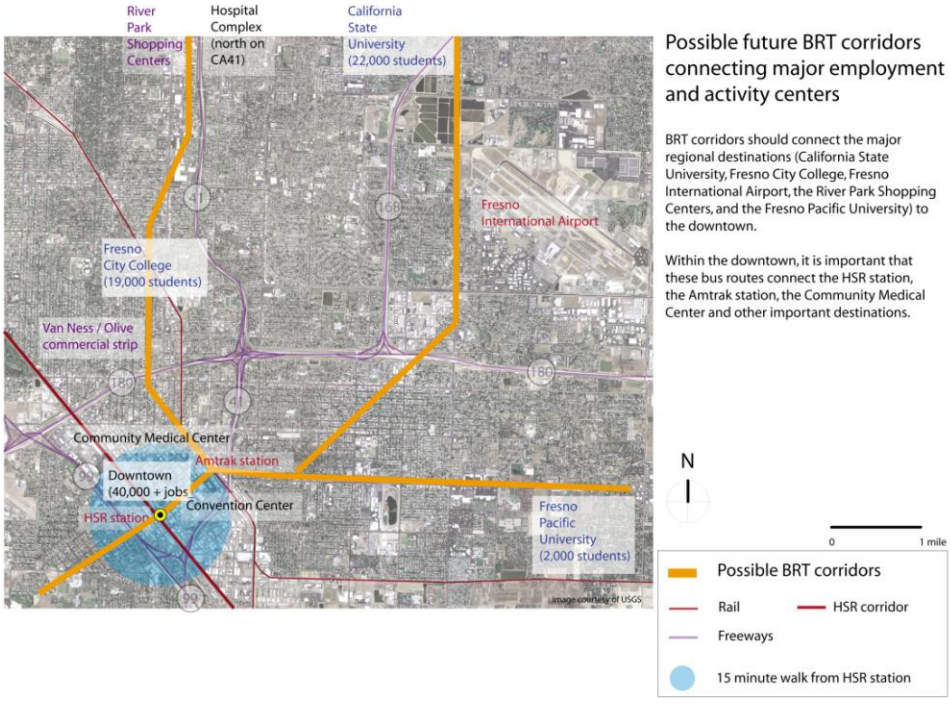


Figure 4. Infill Examples



Figure 5. BRT Complements



But how realistic are such concepts? The designs reflect possibilities for development that have not been checked against market realities. With a high unemployment rate, a flattened real estate market, and heavy current reliance on the automobile for nearly all travel, Fresno is not a particularly god prospect for new infill development any time soon. More generally, rail in such areas tends to be served by park and ride lots and used by travelers who arrive by car from distant locales. Might HSR actually promote more sprawl and long distance travel, especially long distance commuting? This question not only is important if we are to understand the impacts of HSR on California, it is also squarely within the set of questions SB375, the state's law to reduce greenhouse gases by curbing sprawl, must address. SB375 plans ('sustainable community strategies") are to increase infill around transit, and HSR multimodal stations could certainly be hubs for such development. However, it won't happen unless there is a market for it.

Summing Up: Risks, but Potential as Well

To sum up, high speed rail in California will affect the environment in a variety of ways. Both positive and negative impacts on the natural and built environment are likely. Some of the impacts, such as severance of properties, visual impact of structures, and changes in street connections and rail spur availability, will be determined by the choice of right of way and elevation, independent of actual ridership. Other impacts, such noise from trains, will depend on service frequency and speeds. Still other impacts, such as air pollution reduction and GHG emissions avoidance, will depend on how many passengers are attracted to HSR and what share of total passengers would otherwise have traveled by car or train. For the latter set of impact calculations, the future performance of cars, highways, aircraft and airports will also determine the comparative performance, and hence the net environmental benefits, of HSR.

Concerns about ridership forecasts mean that there are also concerns about the ability of California's HSR project to achieve the levels of energy savings, emissions reductions, and GHG avoidance it has claimed. Ridership estimates for the CHSRA have been as high as 100 million passengers a year by 2030; skeptics argue that the figures are likely to be much lower, perhaps as low as one fifth that level. Environmental benefits appear to be calculated based on the high estimates.

Ridership estimates seem to be high because of assumptions about low ticket costs, high speeds, and high frequency of service. On the other hand, the ability to make productive use of time on the train may not have been fully examined, and there appears to be room for further investigation of this and other demand questions, both through California studies and through international comparisons.

HSR's environmental impact also depends on how fast the technology of competing modes improves. HSR performance will look far better if cars in 2030 get 30 mpg than if they achieve 45 or 50 mpg. Likewise, if aircraft become far more fuel efficient (and airlines can afford to use

such aircraft in the California markets) HSR's projected advantage over air travel would be diminished.

Many impacts of HSR will depend on the specific alignment and elevation design decisions being developed now. Mitigation of these impacts will likely add costs to the project. An analysis of HSR's changing impacts over time (including a life cycle analysis)is worth doing, but the comparison to other modes likewise should include life cycle comparisons.

Urban impacts will depend not only on HSR plans but also on state and local actions that shape the context in which HSR will operate. If the next 10-12 million people and their jobs are located mostly in low density developments at the fringe of metropolitan areas, it seems likely that driving will continue to be the best option for many trips in the HSR range. If population and economic growth is accommodated around transit lines through urban infill and densification, HSR may be easily accessible to a higher share of the population and employment centers and therefore more attractive. California's new initiatives to reduce greenhouse gases through regional and local planning under SB375 could spur the latter response.

References

California High Speed Rail Authority website, www.cahighspeedrail.ca.gov - see the following:

--Alternatives Analysis methods and data at 20091223214401_AA Methods Version 2[1].pdf

--Project vision and anticipated benefits at :
http://www.cahighspeedrail.ca.gov/project_vision.aspx

--Project sections and anticipated planning and construction stages at
http://www.cahighspeedrail.ca.gov/planning_construction.aspx

-- Environmental Engineering:
http://www.cahighspeedrail.ca.gov/Project_Level_Environmental_Engineering_Guidelines.aspx

--Ridership forecasts (including ITS review and CHSRA, CSI and ITS comments and responses) at
http://www.cahighspeedrail.ca.gov/Ridership_and_Revenue_Forecasting_Study.aspxttp://www.cahighs

--Station Development Policies at
http://www.cahighspeedrail.ca.gov/highspeedtrain_stationdev_policies.aspx

Cox, Wendell and Joseph Vranich, The California High Speed Rail Proposal, Reason Foundation,
September 2008, reason.org/ps370.pdf; policy summary at
http://reason.org/files/9633e4725acf8bc75c1c4929c43e4ac1.pdf

Deakin, Elizabeth, M. Shirgaokar, N. Duduta et al. Transit Oriented Development for High Speed Rail (HSR) in the Central Valley, California: Design Concepts for Stockton and Merced Report to the California High Speed Rail Authority. Spring 2009.

Deakin, Elizabeth, et al. Transit Oriented Development for High Speed Rail (HSR) in the Central Valley, California: Design Concepts for Fresno. Report to the California High Speed Rail Authority, 2010

Enthoven, Alain C., William C. Grindley, and William H. Warren, The Financial Risks of California's Proposed High-Speed Rail, Oct. 2010. At http://www.cc-hsr.org/assets/pdf/CHSR-Financial_Risks-101210-D.pdf

Flyvbjerg, Bent, Nils Bruzelius, and Werner Rothengatter, Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition, Cambridge University Press, 2003

Gillen, David, and David Levinson. The Full Cost of Air Travel in the California Corridor. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board 1662: 1-9.

Kemp, Roger, Environmental impact of high-speed rail, Institution of Mechanical Engineers, High Speed Rail Developments, 21 April 2004, at http://www.docstoc.com/docs/26717444/Environmental-impact-of-high-speed-rail

Kosinski, Andrew, Lee Schipper and Elizabeth Deakin, Analysis of High-Speed Rail's Potential to
Reduce CO2 Emissions from Transportation in the United States, Working Paper, Global Metropolitan Studies Program, University of California, Berkeley, November 2010.

Lave, Charles. 1976. The Negative Energy Impact of Modern Rail-Transit Systems Science, February 11, 1977. Vol. 195, pp. 595-596..

Levinson, David. 1996. The Full Cost of Intercity Transportation. Access Magazine #9: 21-25.

Levinson, David, Jean-Michel Mathieu, Adib Kanafani , and David Gillen. 1996. *The Full Cost of Intercity Transportation: A Comparison of Air, Highway, and High Speed Rail*. research report UCB-ITS-RR-96-3

Morris, Eric A., High-Speed Rail and CO2, Freakonomics, New York Times, July 24, 2009, at http://freakonomics.blogs.nytimes.com/2009/07/24/high-speed-rail-and-co2/

Pickrell, Don. 1992. A Desire Named Streetcar: Fantasy and Fact in Rail Transit Planning: Journal of the American Planning Association 58:2 158-76

Reason Foundation, California's High Speed Rail Proposal: Exaggerating Effects on California Transportation. Policy Study No. 370,
http://reason.org/files/c469d70dfbe3365acb8309e7f654b294.pdf

Szabo, Joseph, Federal Railroad Administrator, to Roelof van Ark, CEO, California High Speed Rail Authority, letter of November 3, 2010 regarding expenditures of federal funds received in 2010. At http://www.cahighspeedrail.ca.gov/displaycontent.aspx?id=9384

Town of Atherton et al. v. California High Speed Rail Authority, California Superior Court of the County of Sacramento, Case No 34-2008- 80000022. Filed Nov. 26, 2009.

van Wee, Bert, Robert van den Brink, and Hans Nijland, Environmental impacts of high-speed rail links in cost–benefit analyses: a case study of the Dutch Zuider Zee line. Transport Research Part D: 8 (2003) 299–314

Nov. 23, 2010 / rev. 12-1-10 // 4280 words

Ann Reg Sci (1997) 31:189–215

The Annals of
Regional Science
© Springer-Verlag 1997

The full cost of high-speed rail: an engineering approach

David Levinson[1], Jean Michel Mathieu[2], David Gillen[1], Adib Kanafani[1]

[1] Institute of Transportation Studies, Rm. 109 McLaughlin Hall, University of California at Berkeley, Berkeley, CA 94720, USA
[2] 4, Chemin de Coute, F-94500 Haloge, France

Received: May 1996 / Accepted in revised form: December 1996

Abstract. This paper examines the full costs, defined as the sum of private and social costs, of a high-speed rail system proposed for a corridor connecting Los Angeles and San Francisco in California. The full costs include infrastructure, fleet capital and operating expenses, the time users spend on the system, and the social costs of externalities, such as noise, pollution, and accidents. Comparing these full costs to those of other competing modes contributes to the evaluation of the feasibility of high-speed rail in the corridor. The paper concludes that high-speed rail is significantly more costly than expanding existing air service, and marginally more expensive than auto travel. This suggests that high-speed rail is better positioned to serve shorter distance markets where it competes with auto travel than longer distance markets where it substitutes for air.

Introduction

Despite the decline of passenger rail service for over a half century, the past decade has brought a renewed interest in intercity high-speed ground transportation in the United States (Vranich 1992; TRB 1991). Building on deployment in France and Japan, preliminary planning is underway to bring high-speed rail transportation to America. The operating high-speed rail (HSR) systems serve high volume, near-by, intercity markets. Examples include the Shinkansen in Japan, and the Trains à Grande Vitesse (TGV) in France, which is being extended to a Europe-wide network. Currently ten countries operate trains at speeds above 200 km/h (JRE, 1994). Corridors considered in the United States include the north-east corridor (Boston-New York-Philadelphia-Baltimore-Washington) which is currently being improved, the Texas Triangle between Dallas, San Antonio and Houston, some in Florida serving

Correspondence to: D. Levinson (e-mail: dmlevins@uclink2.berkeley.edu)

primarily tourist traffic, and six designated by U.S. Department of Transportation for further study: (1) Chicago to Milwaukee, St. Louis, Detroit, (2) Miami-Orlando-Tampa, (3) Washington D.C.-Richmond-Raleigh-Charlotte, (4) San Diego-Los Angeles-San-Francisco-Sacramento, (5) Eugene-Portland-Seattle-Vancouver, (6) New York-Albany-Buffalo. This study is evaluating the costs on corridor (4) between San Francisco and Los Angeles.

A number of factors have led to a reexamination of where, and in which mode, transportation investments should take place. First, and perhaps most importantly, has been the general move to place traditional government and transportation activities in a market setting. The privatization and corporatization of roads, rails, and parts of the aviation systems are good examples of this phenomenon. Second, there are the continuing fiscal pressures which economies face as nations reduce the proportion of the economy's resources which are taken by government. Third, there is increasing pressure to fully reflect the environmental, noise, congestion and safety costs in prices paid by transportation system users. Many full cost studies have been undertaken in recent years, particularly concerning highway travel, resulting in a wide range of estimates (Keeler et al. 1974; Fuller et al. 1983; Mackenzie et al. 1992; INRETS 1993; Miller and Moffet 1993; IWW/INFRAS 1995; IBI 1995; Litman 1995).

Our motivation is to ask two related questions:

- What are the private and social costs of providing intercity transportation?
- How do these costs influence the recommendation of investment in high-speed rail, as opposed to competing modes: air and highway?

After developing the full cost model for high-speed rail, and discussing the estimates of demand used for making the analysis, this paper evaluates in turn the infrastructure costs, the carrier operating and capital costs of the system, and the social costs of high-speed rail travel and the cost of time to users. Particular attention is paid to estimating the carrier costs through an optimization simulation of train operations and usage, which determines the number of required train-sets reflecting the daily temporal dynamics of usage and service schedules. In addition focus is placed on the social cost of noise. The final section combines the costs to develop a cost table for high-speed rail, for comparison with other modes. The conclusions address some broader issues about the feasibility and implications of high-speed rail.

Full cost model

An essential first step in examining transportation issues and in making sound decisions on passenger transportation is to understand the full costs of transportation, including accident costs, the cost of damage to the environment, the cost of noise, the cost of congestion and user time, and the cost of providing infrastructure. Furthermore, if cross subsidies between modes, passenger groups and regions are to be avoided and if users are to pay the full cost of providing and maintaining the transportation system, it

is important to know what proportion of total costs users pay and what proportion is borne by others. As we have noted above there has been significant interest in the development of HSR links in parts of California, and yet there has been no research undertaken as to how such investment would compare with alternative investments in other modes of transportation. Nor has there been a complete assessment of the full costs of the different modes of transportation for intercity travel.

Sound investment in any mode of transportation must be based upon an understanding of how all costs vary with the size of the system, with usage of the system and within and across each cost component. Cost estimates can be divided into that portion which the user is paying, and that portion which is borne by others in the system on different routes or through general taxes. It can also be determined how much of a cost society incurs as a consequence of externalities that are generated by the different modes of transportation but not included in the price. Such a compilation would also illustrate the shift in financial burden which would take place if charges were to be levied for air, water or noise pollution.

Our objectives in the study are to estimate the full long run cost of providing intercity passenger transportation services by high-speed rail, and compare that with competing highway and air modes. The cost calculation is to include the cost of building, operating, and maintaining infrastructure, as well as carrier, user and social costs. Social costs include noise and air pollution, safety or accident costs and congestion costs. User costs include both the cost of purchasing, maintaining and operating a vehicle such as a car, but also the cost of travel time.

We begin by developing a taxonomy for representing the full costs of transportation, independent of mode:

Infrastructure costs – including capital costs of construction and debt service (ICC), and costs of maintenance and operating costs as well as service costs to government or private sector (IOC).

Carrier costs – aggregate of all fares and tariffs paid by carriers in capital costs to purchase a vehicle fleet (CCC), and maintain and operate a vehicle fleet (COC), minus those costs (such as usage charges) which are transfers to infrastructure, which we label *Carrier transfers* (CT).

User money costs – aggregate of all fees, fares and tariffs paid by users in capital costs (UCC) to purchase, a vehicle and money spent to maintain and operate a vehicle or to ride on a carrier (UOC); minus those costs (such as fares) which are transfers to carriers or infrastructure, which we label *user transfers* (UT).

User travel time costs (UTC) – the amount of time spent traveling on a mode under uncongested conditions multiplied by the monetary value of time of uncongested time.

User delay costs (UDC) – the amount of time spent traveling on a mode under congested conditions minus the amount of time spent traveling in uncongested conditions multiplied by the monetary value of time of congested time.

Social costs – additional net external costs to society due to emissions (SEC), accidents (SAC), and noise (SNC) and are true resource costs used in making and using transportation services.

The method used to estimate the full cost (FC) of high-speed travel will combine elements from a number of sources. Adding and subtracting the above factors, thereby avoiding double-counting, we have the following equation, the components of which will be dealt with in turn in the paper:

$$\begin{aligned} \mathrm{FC} = & \mathrm{ICC} + \mathrm{IOC} + \mathrm{CCC} + \mathrm{COC} - \mathrm{CT} + \mathrm{UCC} + \mathrm{UOC} - \mathrm{UT} \\ & + \mathrm{UTC} + \mathrm{UDC} + \mathrm{SEC} + \mathrm{SNC} + \mathrm{SAC} \end{aligned} \quad (1)$$

Each of these costs is a function of various parameters, and depends on the level of traffic. Thus the full cost in many ways depends upon the usage. Where possible, this paper provides both the estimate of costs as a function of usage, and a range of point estimates based upon assumptions of usage and other factors.

Demand forecasts

This research employed demand forecasts for the California Corridor (Leavitt et al. 1993; Vaca et al. 1994). Because the cost estimates are integrally related to demand, some discussion of demand is warranted. The method for forecasting which provides the results reported here was based on growing existing air and highway ridership to the year 2010, and then apportioning the trips between the three modes, including the new mode of high-speed rail, air and highway, based on a logit mode choice model.

The logit model structure selected was a multinomial choice model with three choices representing the three modes. The factors considered were (1) access, egress and terminal time for air and high-speed rail, (2) travel time by each mode, (3) the cost or fare of each mode, and (4) the service headway of air and rail. The coefficients for each factor were the same across modes, while the data varied by mode and origin-destination market. Detailed results are shown in an end note[1].

The model was estimated on air and highway modes on the Caltrans state model 1987 networks and automobile vehicle trip tables, and the 1992 CalSpeed Air Passenger Survey. Air trips were grown at 3% per year, which is consistent with other studies (Vaca 1994) to obtain 2010 forecasts, auto trips were forecasted by the Caltrans Statewide model. These were combined and then apportioned based on the mode choice model.

The key variables are for application of the model in 2010 with three modes are travel time, service frequency, and rail fares to be competitive with air travel, as shown in Table 1. These result in forecasts ranging to 5.6 billion passenger-kilometers for the mainline. This study used only one of many possible demand estimates, though the general results are expected to be relatively insensitive to small variations in demand.

Table 1. Annual 2010 HSR ridership, distance, and fares

Market segment	Ridership	Distance (km)	Passenger-km	Fares ($ US)
Northern California – Southern California	7,648,000	677	5,177,696,000	56
Fresno – Northern California	326,000	291	94,866,000	30
Fresno – Southern California	635,000	386	245,110,000	30
Bakersfield – Northern California	121,000	462	55,902,000	40
Bakersfield – Southern California	371,000	215	79,765,000	25
Total	10,555,000		5,653,339,000	

Source: Leavitt et al. 1993 (IURD #609) Tables 1.2, 4.1
Note: One-way fares, distances, trips per year

Infrastructure costs

The 677 km Los Angeles-San Francisco high-speed line would link Union Station in downtown Los Angeles to a new Transbay Terminal in downtown San Francisco. While the exact alignment for the route is under study, one alignment, shown in Fig. 1, was selected for analysis. This route runs through Palmdale, the Tehachapi mountains, the Central Valley, serving Ba-

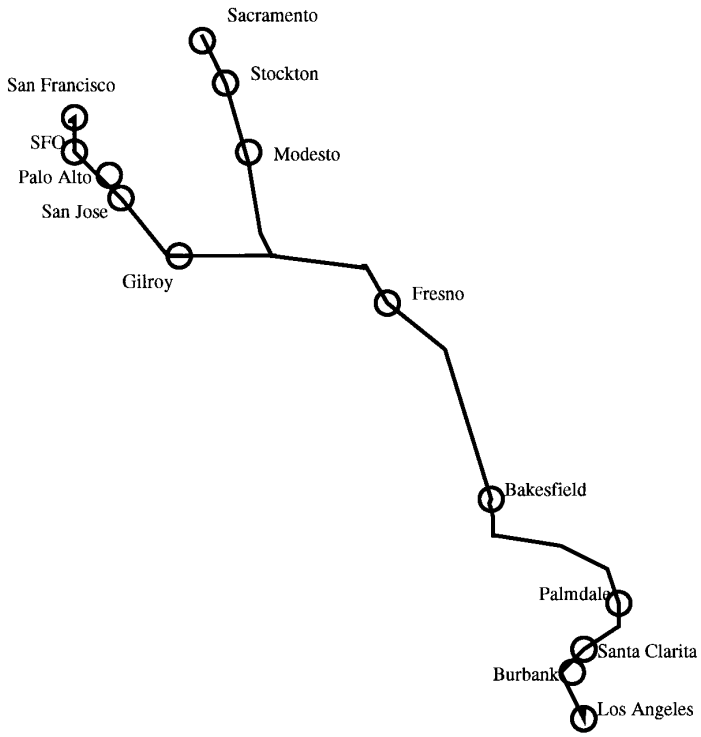


Fig. 1. Map of Central Valley Route

kersfield and Fresno, the Pacheco Pass and the Santa Clara Valley, serving San Jose and the San Francisco Peninsula.

The cost of building the new infrastructure has been estimated to $ 9.6 billion as shown in Table 2 using methodology outlined in Leavitt et al. (1992a). Briefly, the methodology estimates for each segment the detailed cost of earthworks, structures, buildings, rail, power and signals, and right-of-way. While the cost per kilometer through the Central Valley is less than $ 6 million, construction costs through the urban segments and mountain passes are significantly higher, averaging $ 19 to $ 30 million per km (Leavitt et al. 1994). The average cost for the Los Angeles-San Francisco new high-speed line is $ 14 million per km. Assuming an opportunity cost of capital of 7.5%, the annual capital cost of the alignment is $ 719.8 million (or just over $ 1 million per km).[2] The 7.5% cost is typical of current market interest rates, though other values are tested in end note 2.

To compare the California numbers with high-speed lines built or to be built in France, Table 3 shows the average infrastructure cost per kilometer for the South-East, Atlantic, Mediterranean and East TGVs. The infrastructure costs on a per kilometer basis for the South-East TGV and the Atlantic TGV are comparable to, though lower than, the estimated per kilometer cost of the high-speed line in California's Central Valley. Construction costs for the Mediterranean TGV and the East TGV are closer to the aver-

Table 2. Los Angeles-San Francisco high-speed line infrastructure cost

Segment	Distance (km)	Cost (US $)	Cost per km (US $)	Travel time (min)	Travel speed (kph)
Los Angeles Basin	38.8	$ 742,000,000	$ 19,100,000	17.2	135
Techachapi Mnt. via Palmdale	136 2	$ 2,760,000,000	$ 20,260,000	27.6	296
Central Valley	324.7	$ 2,010,000,000	$ 6,190,000	61.5	317
Pacheco Pass-Gilroy	53.8	$ 1,590,000,000	$ 29,550,000	10.3	313
Gilroy-San Jose	45.9	$ 531,000,000	$ 11,570,000	18.0	153
San Jose-San Francisco	77.6	$ 1,964,000,000	$ 25,310,000	38 5	121
Total	677.0	$ 9,597,000,000	$ 14,180,000	173.1	234

Source: Leavitt et al. (IURD #612) 1994, Table 3.1.3, p.74 (Central Valley route alternative)
Note: Central Valley includes cost for 41-km Fresno Loop.

Table 3. French TGV infrastructure costs

Route	Distance (km)	Cost (US $)	Cost per km (US $)
South-East	1004	$ 2,058,000,000	$ 2,049,000
Atlantic	726	$ 1,724,000,000	$ 2,375,000
Mediterranean	800	$ 4,047,000,000	$ 5,058,000
East	1080	$ 4,371,000,000	$ 4,047,000
Total	3610	$ 12,200,000,000	$ 3,380,000

Source: SNCF, Note: in millions of 1994 US Dollars

age cost per kilometer of the Los Angeles-San Francisco line including the urban segments and mountain passes. Aside from the general differences in land and construction costs, there has been inflation over time between the dates when the French and California systems are constructed. Like California, the higher cost of the Mediterranean TGV and East TGV is due to their more urbanized or mountainous areas.

The average infrastructure cost per passenger is simply the annual capital cost divided by the number of passengers, and thus declines with increases in passengers. Dividing the total infrastructure cost estimate of $ 719.8 million per year by the estimate of 5.6 billion passenger-kilometers per year, gives an estimate of the capital cost of infrastructure of *$ 0.129/pkt.*

Carrier costs

Our model for estimating carrier costs is divided into two components. The first is the carrier operating cost, which is found by multiplying operating cost per unit by the number of operating train units. The second is carrier capital cost, which is obtained by multiplying the unit vehicle cost by the number of operating train units. Because of the absence of data on high-speed rail operating costs in the United States, unit costs from the French TGV were used as a baseline. The number of operating units (trains) required depends on the amount and pattern of demand. A train use simulation model, SIMEX, developed for the French railway, and a model which allocates demand temporally across the day and week (MATISSE), were extended and applied to the California corridor.

Simulating the number of operating units

In order to estimate the total operating cost of the Los Angeles-San Francisco high-speed rail system, the number of train-kilometers and trainset-kilometers as well as the number of train-hours and trainset-hours must be calculated. A priori, those quantities cannot be expressed by a simple algebraic function of the level of travel demand since they depend upon numerous factors such as the fluctuations of the demand within the day and the week for every origin-destination (OD) considered in the studied network as well as the schedules, the capacity of the trainsets and the stopping pattern (the sequence of stations served by a same train) of the different services. SIMEX, designed by the French railroad, is a simulation program which translates the level of travel demand to the number of train(set)-kilometers and train(set)-hours. SIMEX enables one to measure and optimize operating cost for a given set of OD markets, providing a very detailed estimate of the operating cost and the number of trainsets required to supply services. It also provides the optimal train schedules and the expected mean load factor and revenue for each train.

In the SIMEX simulation program, the travel demand by time of day is previously estimated. The model requires estimates of passengers' time tar-

gets within the day as well as the variation of the total demand within the week. SIMEX considers four time target distributions depending on the travel time of the OD market being, based on the actual fluctuations of the demand, observed for four French domestic OD markets: Paris-Le Mans (50 min), Paris-Lyon (2 h), Paris-Bordeaux (3 h) and Paris-Marseilles (4 h and 40 min). Those distributions vary whether the program is run for a random weekday or a weekly peak day (such as Friday evening or Sunday evening). The time target distributions are expressed in terms of hourly percentage of the daily demand. Every OD market is characterized by a travel time and the corresponding time target distribution.

Obviously, supply characteristics affect the travel demand. Thus, the optimal supply proposed by SIMEX must be consistent with the volume of travel demand on which the simulation is based. An algorithm, in which the model for temporal allocation of demand (a variation of the French MATISSE model) and the SIMEX simulation program are sequentially used, is run until the optimal supply proposed by SIMEX corresponds to the level of demand during that time of day predicted by MATISSE. The simulation program developed for the Californian corridor is based on a similar approach, using Calspeed travel demand estimates, summarized in Table 4.

For the model we have defined two classes of train service: non-stop and local. Non-stop service connects the primary market: Los Angeles to San Francisco, while local service connects those cities along with the secondary market of trips from and to Bakersfield, Fresno and San Jose. The travel time between Los Angeles and San Francisco is 2 h and 53 min according to Table 7. Every station is characterized by a 10 min stopping time. The 10 min exceeds the actual time the train stops at the station in order to account for the delay due to deceleration and re-acceleration. Assuming three stops, the Los Angeles-San Francisco local train travel time is 3 h and 23 min. (Not all stations will necessarily be served on all local trains, but San Jose, Fresno, and Bakersfield are the largest markets most likely to be served. If other stations are served as well, local service is longer still and less likely to attract any non-stop traffic.)

We assume the trainsets used for the Los Angeles-San Francisco high-speed line to have 350 seats. However, the design for the system on average assumes some slack to allow for peaking, for instance seasonal variation in demand, and also must accommodate the day to day random variance. Therefore the design factor load on a segment must be less than 90% of maximum capacity so that the number of available seats will be high enough to take into account the normal daily fluctuations of demand. Finally, the mean daily factor load for both local and non-stop services must be greater than 65% of maximum capacity.

The modeling process consists of several components. The first is the estimation of service attractiveness, then non-stop and local services are scheduled respectively.

Service attractiveness. The measure of service attractiveness compares local and non-stop trains for individuals with a choice between the two. Clearly individuals choose when to depart based on their desired arrival time and the expected travel time. Because departure and arrival times are equivalent if travel time is known, in this analysis we use the desired departure time for comparison. For instance, an individual with a desired departure time between a local and a non-stop train will compare the schedule delay against the longer travel time of a local train.

A passenger traveling between Los Angeles and San Francisco will choose the local if it provides the lowest total travel time, taking into account the schedule delay. Therefore, a passenger whose time target is S will choose the local train if:

$$\mathrm{TT_{ns}} + \delta(\mathrm{A}/2 + \mathrm{x}(S)) \geq TT_{loc} + \delta(A/2 - x(S)) \tag{2}$$

where:

$\mathrm{TT_{loc}}$ = local service travel time
$\mathrm{TT_{ns}}$ = non-stop service travel time
δ = schedule delay weighting coefficient
S = time target
A = average time between two services (it is assumed that A is greater than $\Delta TT/\delta$)
$\mathrm{x(S)}$ = time between clock time of previous train + $A/2$, and desired clock time target (S).

Thus for every moment on the clock which an individual might have as his time target, that individual will have to choose the previous or next train. If the trains are both non-stop or both local, the choice is simply the train nearest the time target (assuming indifference to arriving early or late), however if one is non-stop and one is local, the choice becomes more complicated.

Given a choice between two local trains (1 and 2), a passenger will choose local 1 rather than local 2 if his time target is closer to the time of departure (arrival) of local 1. The average period of time during which local 1 is expected to attract passengers can be localted as:

$$\Pi = \mathrm{A} - \Delta\mathrm{TT}/2\delta\,. \tag{3}$$

In the case where the choice is between a non-stop and a local train, the period of time which the local train dominates is given by:

$$\Pi = \mathrm{A} - \Delta\mathrm{TT}/\delta\,. \tag{4}$$

The next step is to estimate the probability that a train is non-stop or local. A local train can be scheduled between two other local services (with a probability P^0), between a non-stop train and a local service (with a probability P^1) and between two non-stop services (with a probability P^2). Let N be the total number of train trips from Los Angeles to San Francisco, and N_{loc} and N_{ns} the number of local and non-stop trips from Los Angeles to San Francisco, respectively. We have:

$$\mathrm{P}^0 = \frac{(\mathrm{N}_{\mathrm{loc}} - 1)(\mathrm{N}_{\mathrm{loc}} - 2)}{(\mathrm{N} - 1)(\mathrm{N} - 2)} \tag{5}$$

$$\mathrm{P}^1 = 2\frac{(\mathrm{N}_{\mathrm{loc}} - 1)\mathrm{N}_{\mathrm{ns}}}{(\mathrm{N} - 1)(\mathrm{N} - 2)} \tag{6}$$

$$\mathrm{P}^2 = \frac{\mathrm{N}_{\mathrm{ns}}(\mathrm{N}_{\mathrm{ns}} - 1)}{(\mathrm{N} - 1)(\mathrm{N} - 2)} \ . \tag{7}$$

The average period of time during which a local service is expected to attract passengers who have a choice can be expressed as follows:

$$\mathrm{E}[\Pi_{\mathrm{loc}}] = \mathrm{P}^0\mathrm{A} + \mathrm{P}^1\left(\mathrm{A} - \frac{\Delta\mathrm{TT}}{2\delta}\right) + \mathrm{P}^2\left(\mathrm{A} - \frac{\Delta\mathrm{TT}}{\delta}\right) \tag{8}$$

Because in the peak period trains may come at a frequency much shorter than the difference in travel times, a similar exercise can be undertaken which looks not only at adjacent trains being local or non-stop, but also two trains away.

The total number of train departures from Los Angeles to San Francisco retained for the simulation is 54. Confining demand to be between 5 a.m. and 12 midnight, it turns out that the average period of time between two trains is A = 21 min. We further assume that the schedule delay is less valued by passengers as on-board travel time, and assume that δ = 0.75. Since non-stop services are 30 min faster than local services, n is equal to 1.

Table 4 indicates the average period of time during which a local service is expected to attract passengers for a given level of frequency of local services. The proportion of Los Angeles-San Francisco passengers expected to travel by local trains depends upon this period of time. As stated before, just over 24 train departures are already required to carry the travel demand on secondary markets. Additional local services must be provided in order to carry the Los Angeles-San Francisco passengers expected to choose local trains.

Table 4. Number of local services required for a total number of 54 Los Angeles-San Francisco train departures

N_{loc}	N_{ns}	P^0	P^1	P^2	$E[P]$	LA-SFO demand	Total travel demand	Number of local services required
24	30	0.03	0.09	0.06	2	304	6671	25.42
25	29	0.04	0.10	0.06	2	359	6726	25.62
26	28	0.04	0.11	0.06	2	420	6787	25.86
27	27	0.05	0.12	0.06	3	489	6856	26.12
28	26	0.06	0.13	0.06	3	566	6933	26.41
29	25	0.07	0.14	0.06	3	651	7018	26.74
30	24	0.08	0.15	0.06	4	746	7113	27.10

The minimum required number of local trains must be such that the total local service travel demand is less than the capacity. The minimum required number of local trains to be provided to meet the travel demand for both secondary markets and the Los Angeles-San Francisco markets is shown in Table 4, avoiding capacity constraints requires that the number of local services must be greater than 26.

Since non-stop trains provide faster services for passengers traveling between Los Angeles and San Francisco, one would tend to maximize the number of non-stop services. Thus, the number of services suggested by the model is:

- 26 local services calling at Bakersfield, Fresno and San Jose, and
- 28 non-stop services.

The expected length of the period of time during which each local service is expected to attract passengers traveling from Los Angeles to San Francisco, $E[\Pi_{loc}]$, when 26 local services are provided is only 2 min, as indicated in Table 4. The period of time during which a non-stop service is expected to attract passenger traveling between Los Angeles and San Francisco, noted $E[\Pi_{ns}]$, is such that:

$$N_{loc}E[\Pi_{loc}] + N_{ns}E[\Pi_{ns}] = H \tag{9}$$

where:
N_{loc} = number of local services
N_{ns} = number of non-stop services
H = total period during the day in which there is a transport demand.

According to (9) and assuming that there is a transport demand between 5 a.m. and 12 a.m., the period of time during which a particular non-stop train is expected to attract passengers is 39 min. Secondary OD markets are served by 26 trains. Thus, the period of time during which an individual local train is expected to attract secondary market passengers is 44 min.

For most trips, users traveling between the cities of Los Angeles and San Francisco will choose non-stops, while all those traveling in the secondary markets will use local trains. This indicates that, while there are some economies on the use of track, there is little in the way of economies of density (serving multiple markets) on the trains themselves, particularly during the peak, when choices are available.

Non-stop service scheduling process. During off peak hours, the total demand for a local train, serving all the secondary OD markets as well as the Los Angeles-San Francisco market, may be high enough to provide a viable service, whereas the travel demand for a non-stop service only serving a single OD market may be too low. During peak periods, though, the disparity of the demand among the different segments of the new line, as shown in Fig. 2, is likely to yield empty seats on the less heavily trafficked segments. To illustrate, suppose that the Los Angeles-Bakersfield travel demand for a train leaving at 6.00 a.m. is so high that many passengers willing to travel beyond Bakersfield cannot get a seat. The factor load is likely

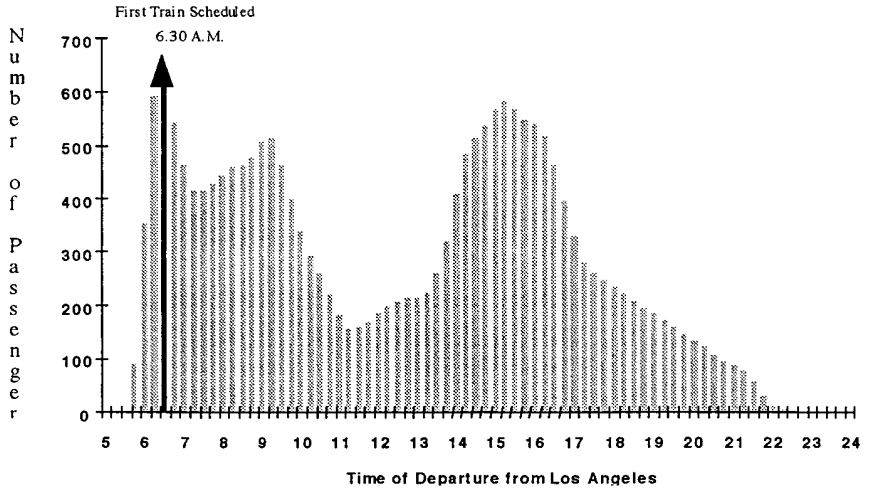


Fig. 2. Expected travel demand for non-stop services depending on the time of departure of the trains

to be low on the Bakersfield-Fresno segment if the number of passengers expected to get on the train in Bakersfield is negligible compared to the number of those who get off at this station.

Therefore, non-stop services should first be scheduled during peak hours so that the Los Angeles-San Francisco travel demand will be high enough to viably provide such a service. In addition, this is expected to smooth the demand allocated to local services and, thus, alleviate the problem of the disparity of the traffic volume expected on the different segments of the new line.

The non-stop service scheduling methodology used in the simulation program is pictured in Fig. 2. The first non-stop service is scheduled at the time when the travel demand between Los Angeles and San Francisco is the highest. As shown in Fig. 2, a train leaving Los Angeles at 6.30 a.m. would be expected to attract the greatest number of passengers. Since the maximum load factor is 90%, only 315 passengers are allocated to this train. Scheduling the 6.30 a.m. train affects the potential demand for non-stop services leaving Los Angeles between 6.00 a.m. and 7.00 a.m. The new demand profile leads us to schedule the next train at 3.15 p.m. The remaining demand after scheduling the 6.30 a.m. and the 3.15 p.m. trains leads us to schedule the next trains at 4.00 p.m., 2.30 p.m. and 9.15 a.m.. The same methodology is used to schedule the remaining Los Angeles-San Francisco non-stop services. If the factor load of a non-stop service is less than 20%, the program stops the non-stop scheduling process. Since the travel demand is assumed to be symmetric, the non-stop service scheduling process from San Francisco to Los Angeles leads to similar schedules and revenues. The model calculates total revenue for non-stop services to be $ 392,000 per day and per direction and an average factor load for non-stop services of 71%.

Local service scheduling process. The local service scheduling process is somewhat more complex than non-stop scheduling since it is directly based on the maximization of revenue rather than maximizing the number of passengers attracted by a given service. While non-stop service revenue is proportional to the number of passengers carried, the travel demand potentially attracted by a given local service corresponds to different OD markets and, thus, different fares. Moreover, the disparity of the demand in the different segments of the new line is likely to yield empty seats on the less heavily traveled segments. Thus, the local service which leads to the highest revenue does not necessarily correspond to the one which attracts the greatest number of passengers.

Every fifteen minutes, from 5 a.m. to 12 a.m., the potential demand for a local service is calculated. If the potential demand for a given local service on the most heavily traveled segment exceeds 90% of the capacity, the demand on this segment is truncated and reallocated so the composition of the travel demand according to the different OD markets remains the same.

The Los Angeles-San Francisco travel demand is allocated to the different local services assuming that the average period of time during which a local train is expected to attract Los Angeles-San Francisco passengers is 2 min as discussed earlier. Thus, the conditional probability that a local train attracts Los Angeles-San Francisco passengers knowing the non-stop schedules is not taken into account at this stage of the simulation.

Then, knowing the composition of the demand according to the different OD markets, it is possible to calculate the expected revenue for the studied service.

Although the travel demand is assumed to be symmetric, the local service scheduling process is likely to yield different schedules and revenues. To illustrate, a train leaving Los Angeles at 8.30 a.m. will attract passengers from Los Angeles to San Jose and San Francisco whose time target is close to 8.30 a.m. while an 8.30 a.m. local service from San Francisco to Los Angeles will potentially attract San Francisco-Los Angeles passengers whose time target is close to 8.30 a.m. as well as San Jose-Los Angeles passengers whose time target is close to 8.57 a.m. (an 8.30 a.m. San Francisco-Los Angeles local service would leave San Jose at 8.57 a.m.). The final calculations result in total revenue for local services for both directions of US $ 584,136. The remaining, unallocated demand, about 9% of Los Angeles to San Francisco demand, is then allocated to local trains where excess capacity remains.

Carrier operating and vehicle cost estimates

This section reports estimates of carrier operating costs as well as the costs per vehicle. A study conducted by INRETS and INTRAPLAN (1994) provided estimates of the average high-speed rail operating cost for Europe. In this study, operating costs were divided into the categories of sales and administration, shunting, train operations, maintenance of way and equipment, and energy.

Sales and administration costs include labor costs for ticket sales and for providing information at the railroad stations. They also include costs for automated ticketing machine and travel agency commissions. In the INRETS/INTRAPLAN study, sales and administration costs have not been estimated on the basis of the required number of staff and automated ticketing machine for a given level of expected traffic volume but have been assumed to represent 10% of the passenger revenue.

Shunting, or track-switching, costs depend on the distance between the depot and the station as well as the average period of time trainsets stay at the depot. Nonetheless, to simplify, shunting costs could be approximated on a per train basis. The study conducted by INRETS/INTRAPLAN has shown that the cost of labor represents 80% of the total shunting cost.

Train operations can be divided into four activities: train servicing, driving, operations and safety on high-speed lines, and operations and safety on conventional lines. Train operating costs consist exclusively of labor costs. Train servicing and driving for the South-East TGV and the Atlantic TGV requires two train companions per trainset and one driver per train (which may include one or two trainsets). Operations and safety on either high-speed or conventional lines can be estimated on a per train basis.

The cost of the maintenance of electric traction installations and catenary depends on the number of trains running on the infrastructure whereas the cost of maintaining the tracks depends on the number of trainsets. Theoretically, the cost of maintenance of equipment is dependent upon the distance run by every trainset as well as the duration of use. In the INRETS/INTRAPLAN study, the impact of the duration of use has been ignored so that maintenance of equipment cost can be estimated on a trainset per kilometer basis. According to the INRETS/INTRAPLAN study, the proportions of the cost of labor in the maintenance costs are 55% for maintenance of electric traction installations, 45% for maintenance of tracks and 50% for maintenance of equipment.

Costs can be estimated from the average consumption of energy required per kilometer which characterized the trainsets. The cost of energy is assumed to take into account the cost of transport and the electrical losses between the power generating station and the substations. Operating costs related to energy do not include any labor cost. Table 5 gives the average energy consumption for the South-East TGV and the Atlantic TGV running the new infrastructure and upgraded lines, respectively, at a load factor of 65%. Energy consumption per passenger varies with the speed and increases rapidly when the speed is over 300 kph (Pavaux 1991).

Table 6 presents the average costs used in this study. These were adopted from estimates for high-speed rail in Europe developed by INRETS/INTRAPLAN (1994), which have been used by the French Railroad to estimate operating costs for future planned TGV lines. Average operating costs are expected to differ between California and Europe, especially when labor cost represents a significant percentage of the total average cost. However, since there is no currently operating high-speed rail system in California or elsewhere in the United States, it is difficult to estimate

Table 5. Energy consumption of the South-East and the Atlantic TGV

Unit	South-East upgraded line	South-East new line	Atlantic upgraded line	Atlantic new line
Kwh/km per trainset	10.5	16.5	12	20
Kwh/pax/100 km	4.4	6.9	3.8	6.3
GOE/PK	10.3	16.2	8.95	14.9
GOE/RPK (ortho)	13.9	19.4	12.1	17.9

Source: Pavaux – ITA (1991), Leavitt et al. (1992)
Note: the capacities of the trainsets used for these calculations are the following: 368 seats for the South-East TGV and 485 for the Atlantic TGV. Again the load factor is 65%.; GOE = Grams of Oil Equivalent. Conversion coefficient: 1 Kwh = 235 GOE. This is the coefficient used by SNCF which takes into account electrical losses between the power generating station and the substations; (ortho) indicates calculated for orthodromic distances, assuming that the average ratio between the actual distances on new lines and the orthodromic distance to be 1.2 on new lines and 1.35 on upgraded lines.

Table 6. Carrier operating and capital costs for Los Angeles-San Francisco network

Operating cost component	Units	Average cost	Quantity	Cost
1. Sales and administration	passengers	$ 5.00	10,555,000	$ 52,775,000
2. Shunting	train	$ 87.80	39,055	$ 3,429,029
3. Train operations				
Train servicing	trainset-hour	$ 92.20	120,523	$ 11,112,221
Driving	train-hour	$ 81.80	119,312	$ 9,759,756
Operations/safety on lines	train-km	$ 0.05	27,398,020	$ 1,315,105
4. Energy				
Energy on lines	trainset-km	$ 2.50	27,654,076	$ 69,135,190
5. Maintenance of way				
Electric traction	train-km	$ 0.19	27,398,020	$ 5,205,624
Others MOW costs	trainset-km	$ 1.78	27,654,076	$ 49,224,255
6. Maintenance of equipment	trainset-km	$ 2.83	27,654,076	$ 78,261,035
Total operating cost (1→6)				$ 280,217,215
Total passenger revenue				$ 499,087,130
GROSS OPERATING SURPLUS				$ 218,869,915
Capital cost of rolling stock				
Sales tax, interest and depreciation of rolling stock	trainset	$ 2,123,167	42	$ 89,173,017
GROSS MARGIN				$ 129,696,898
Infrastructure costs	fixed	$ 9,597 Million	7.5%	$ 719.8 Million
NET CONTRIBUTION (SUBSIDY)				$ 590.1 Million

Note: Average costs in 1994 US $ as estimated in the INRETS/INTRAPLAN (1994) Study, except energy and sales and administration, as noted in text. See End note 1 for discussion of various interest rates.

specific average costs for California. Thus, INRETS/INTRAPLAN estimates are used to forecast the operating cost of high-speed rail in California except for energy and sales and administration costs.

Sales and administration costs are dependent on the required number of staff and automated ticketing machine for a given level of expected traffic volume. Assuming that they represent 10% of the passenger revenue in California would imply that the revenue per passenger would be comparable to those observed in Europe. Thus, it may be more accurate to estimate sales and administration costs on a per passenger basis rather than revenue. As a first approximation, sales and administration costs in California will be assumed to be $ 5 per passenger.

The unit cost rate for electrical power pricing in this analysis will be assumed to be $ 0.10 per kilowatt-hour, implicitly assuming full cost pricing within the electrical generation sector. According to Table 5, the energy consumption of an Atlantic TGV trainset cruising at 300 kilometers per hour on the new high-speed line is 20 kwh per kilometer. The maximum speed on the California high-speed line has been assumed to be 320 kph, as shown in Table 1. Moreover, the average number of train stops on the new line is expected to be higher. Thus, the energy consumption on the new line for California will be assumed to be 25 kwh per kilometer and per trainset.

The simulation estimates the expected number of passengers carried per train as well as the number of train or trainset-kilometers and train or trainset-hours. It turns out that 108 train-set departures per day are required for the Los Angeles-San Francisco corridor (54 in each direction). Assuming that a train must stay at least one hour at the destination station before being available to head out once again for a new service, the required number of trainsets is 40. This minimum number is usually increased by 5% in order to take into account the proportion of the total fleet unusable due to defect or maintenance. Thus the total number of trainsets in the fleet would be 42.

In the INRETS/INTRAPLAN study, a 350 seat capacity high-speed trainset has been estimated to cost $ 17,849,000 (12 million ECU in 1991). Trainsets are depreciated over fifteen years. The general sales tax on trainsets is assumed to be 5%, because the tax is applied to all sales transactions, and leaves the transportation sector, it is not considered a transfer here. The capital cost for the rolling stock is then to be $ 2,123,000 per trainset and per year, including interest and depreciation of rolling stock as well as sales tax, calculated at a 7.5% discount rate. Multiplying 42 trainsets by $ 2,123,000, and dividing by 5.6 billion passenger kilometers, gives a capital cost of rolling stock of *$ 0.016* per passenger kilometer.

The total operating cost for the Los Angeles-San Francisco high-speed rail system is $ 280 million for 10,555,000 passengers, 5.6 billion passenger-kilometers and 9.7 billion seat-kilometers. Table 6 shows the different components of the operating cost as well as the rolling stock and infrastructure capital cost. Dividing the operating cost of $ 280 million by 5.6 billion passenger-kilometers gives an average carrier operating cost of *$ 0.050/pkt.*

User costs

Our general model of full costs includes several categories of user costs, including user capital costs, user operating costs, user time costs, and user delay costs, as well as user transfers. Because we are dealing with a rail system, users are assumed to have no net additional capital costs, unlike a highway system. In our modeling analysis, we have excluded access costs to the high-speed rail stations, just as in the analyses of competing air and highway modes, we exclude access costs to airports and the intercity highway system, which are comparable. User operating costs are thus the fares users pay to the rail carrier, which can be considered entirely a transfer, and are thus not included in the final calculation of costs. The fares we have assumed are given in Table 1 earlier in the paper. User time and congestion is worth some discussion. The non-stop travel times between points are given in Table 7, which needs to be coupled with a 10 min stop at each station for local trains. User cost of time depends on the speed of service, the expected speed of service for the various markets analyzed is given in Table 7. We also need to assume a value of time, for exposition we take the conservative value of $ 10/h, recognizing that the value of time varies widely across individuals depending on numerous factors, and that through the literature a large range is found, a summary of values of time is given in Levinson et al (1996). The resulting costs per passenger kilometer traveled are given in Table 7. The user time cost in $ /pkt ranges from $ 0.03–$ 0.08, with the highest time cost on the trips with the slowest trains. The value of *$ 0.04/pkt*, found on the non-stop market from Los Angeles to San Francisco, is the one most users will experience. We are assuming that there are no congestion costs on the rail system, that trains do not delay each other.

Table 7. User time costs

Segment	Distance (km)	Average running speed (kph)	Running time (min)	Travel time (min)	User time cost	User cost ($/pkt)
San Jose-San Francisco	77	121	38	38	$ 6.33	$ 0.08
Bakersfield-Fresno	171	317	32	32	$ 5.33	$ 0.03
Fresno-San Jose	213	255	50	50	$ 8.33	$ 0.04
Los Angeles-Bakersfield	215	246	52	52	$ 8.66	$ 0.04
Fresno – San Francisco	291	198	88	98	$ 16.33	$ 0.06
Bakersfield – San Jose	384	280	82	92	$ 15.33	$ 0.04
Los Angeles – Fresno	386	276	84	94	$ 15.67	$ 0.04
Bakersfield – San Francisco	462	231	120	140	$ 23.33	$ 0.05
Los Angeles – San Jose	600	266	135	155	$ 25.83	$ 0.04
Los Angeles -San Francisco (non-stop)	677	234	173	173	$ 29.89	$ 0.04

Note: Travel time = running time+10 min per stop, cost = $ 0.167/min∗travel time

Social costs

In our initial model of full costs, we identified several categories of social or external costs which transportation creates, including accident costs, environmental costs, and noise costs. Our list of social costs is smaller than that proposed by some authors (DeLuchi 1991; Litman 1995), we do this to avoid double counting, rather than for any ideological reasons. What we are aiming at is a complete list of costs directly attributable to the transportation of people and goods. We have thus excluded many indirect costs, such as the change in the cost of land outside the transportation system, the cost of parking, the cost of defense etc. One reason for excluding indirect costs rests on the logic that an externality generated by production prior in the supply chain to transportation should be internalized in the price paid for that service. An example of this can be found with air pollution caused by the manufacture of steel used in cars or trains. While this pollution is indirectly attributable to transportation (the steel would not otherwise be produced), it is generated from a point source which is or can be regulated for emission levels, and those regulations may be set at the optimal level of pollution as decided by society. The costs of those regulations should be borne by those purchasing steel to manufacture cars or trains, who pass it along to the purchaser of the car or train. We count that cost in the capital cost of those goods to the final user or carrier, not as a social or external cost. A like argument applies to water pollution and wetlands mitigation, which we assume to be costs of infrastructure construction.

Air pollution

Since high-speed rail systems are electrically powered, we assume that there are no air pollution externalities caused by the rail system, and that the cost of pollution is internalized in the electricity generation sector of the economy, which results in higher energy prices than would otherwise be found. While we do not consider pollution costs, we recognize this is an issue which is under debate. Some have argued that the incremental pollution due to the increase in power requirements from the public utility which supplies power to the HSR should be included as part of the social costs of HSR, because it represents an avoidable cost. With electrically powered trainsets, the pollution from power generation is moved backwards in the supply relationship. We argue that this pollution is properly associated with the electric power generation sector, in which additional pollution costs are, or should be, internalized.

For informational purposes, Table 5 provides energy usage by the French TGV system. As a point of comparison, Hirota and Nehashi (1995) report the Shinkansen as producing 2.30 tons of CO per billion passenger kilometers, 0.18 tons of SO_x and 0.31 tons of NO, generated by burning 136 kcal of energy per passenger kilometer. The economic damages caused by that energy generation depend very much on where the power plants are located. With deregulated energy markets being implemented in California

and elsewhere, it will be very difficult to assess those economic damages, since it will be unclear who is the marginal producer or user, the energy used for the high-speed rail could be generated at any plant in the Western United States, from hydro-electric, nuclear, or coal, all with very different environmental consequences, and all subject to intense regulation.

Accidents and safety

Because of the safety rates of the existing high-speed rail systems, we will assume no risk of accident. This does not mean there is no safety cost, rather that it is incorporated in higher capital costs to design the system to be safer. These extra capital costs include the elimination of at-grade crossings with streets and highways, separation of freight and passenger traffic, and better controls.

Noise

For our analysis, the social costs of HSR are restricted to noise. Modeling the economic damage of noise pollution requires several elements. First is an estimate of noise production, second is the damage caused by noise in terms of reduced property values.

Noise production. HSR noise emanates from several sources: wheel-rail noise, which is proportional to 30 log Speed; aerodynamic noise which is proportional to 60 log Speed (Hanson 1990); and a third source due to electrification. Measurements have been made for noise levels of different high-speed train technologies, as given in Table 8. Hanson (1990) has calculated that in order to maintain 55 dB(A) background noise level at 180 mph (288 kph), one needs about a 480 ft (146 m) corridor. Our noise damage model, discussed below, requires calculating the noise as a function of speed (V) in kph, and then developing a noise exposure forecast (NEF) consistent with the number of trains used. We estimated an OLS regression model from the data in Table 8, giving the following equation (r-squared = 0.81).

$$\mathrm{dB(A)}_{@25\mathrm{m}} = 19.94 + 29.72 \log 0.6\,\mathrm{V} \tag{10}$$

The impact of noise decays with distance. For the Shinkansen, Wayson and Bowlby (1989) report that the noise level does not decrease linearly for each doubling of distance as would be expected (probably due to ground impedance), and that geometric spreading has much more effect on the noise levels at highspeed than does changes in speed (noise levels are influenced more by distance than changes in speed). To account for a distance decay (D, in meters greater than 25), we estimated an OLS regression model from data provided from Matsuhisa et al. (1989) (r-squared = 0.98):

$$\mathrm{dB(A)}_{@\mathrm{D}} = \mathrm{dB(A)}_{@25\mathrm{m}} - 6.01 \ln(\mathrm{D}) \tag{11}$$

Table 8. Train noise levels (dB(A)) for various technologies

Train	96 kph	160 kph	192 kph	320 kph
Maglev		72	75	85
ICE	72	75	78	92
Shinkansen	79	80	82	
Amtrak	79	82	89	
TGV*				97
Turbotrain		~100		

Source: Hanson 1990, except * from Wayson and Bowlby 1989.
Note: at 25 m.

When performing noise-cost studies, sound, which varies over the course of time, must be averaged to give an equivalent loudness, which is the continuous energy mean equivalent of the noise level measured over a specific period. This is further translated into an index, in the United States the Noise Exposure Forecast (NEF) is used, which is defined from the effective perceived noise level (Lepn) and the number of events (N) as follows (Nelson 1982):

$$\mathrm{NEF} = \mathrm{Lepn} + 10\log_{10}\mathrm{N} - 88 \tag{12}$$

For our analysis, we take the effective perceived noise level to be equal to $\mathrm{dB(A)}_{@\mathrm{D}}$, and the number of events (N) to be the number of trains per day.

Noise damages. The damages caused by noise include the loss of sleep, lower productivity, psychological discomfort and annoyance. These are hard to quantify, but because they are associated with a place, the quantity of damage is often viewed as resulting in lower property values. A number of studies have been performed over the years to measure the decline in residential property value due to noise and its associated vibration. This has not been done for non-residential (commercial and public) buildings, however, where abatement measures are more cost-effective. Modra and Bennett (1985), Nelson (1982), and others have collected empirical findings, which are summarized in Levinson et al. (1996). These studies use a noise depreciation index (NDI) which is the percentage reduction of house price per dB(A) above some base. To determine the amount of noise damage produced by a facility, one must know the noise produced on that facility (as a function of traffic volume) and the location of residences near the facility. Also the house value must be known because the impact of noise is generally found to be a percentage reduction in house price rather than a fixed value. These property value impact studies have been performed for areas around highways and airports, though no studies were found around rails. However, the average NDI for all of the airport noise surveys since 1967 is 0.62, the same value as for highways, giving us some confidence in using that number for as the noise depreciation index for a high-speed

rail line. However further research should investigate the effect of high intensity noise (produced more often by trains) vs. high frequency noise (produced by cars).

Application of the noise model, under certain assumptions, gives us an average cost curve for the noise damage associated with each passenger kilometer traveled depending on the number of trains per hour (*Qt*). We perform this analysis for two train speeds: 200 kph and 320 kph, and under the following assumptions: a discount rate of 7.5%, trains in service 18 h per day, each train with a capacity of 350 passengers and a 75% load factor, a noise depreciation index of 0.62, an average home value of $ 250,000 and a density of 360 household per square kilometer. The damage caused by the new service is determined by comparing the noise before and after the service is deployed, in our analysis we assume a baseline of zero background noise.

The model is solved by dividing the area on each side of the tracks into 10 m strips (*s*) parallel to the tracks. Each 10 m by one kilometer strip has a number of housing units (H_s) depending on the density. The total damage for each strip is computed based on multiplying the homes by the value (*HV*) of each home by the noise depreciation index (NDI) by the net increase in the NEF [after (NEF_a) – before (NEF_b)]. The total damage as a present cost (*P*) is summed over all the 10 m strips for a 1 km stretch.

$$\mathrm{P} = \sum_{\mathrm{s}} (\mathrm{H_s})(\mathrm{HV})(\mathrm{NDI})(\mathrm{NEF_a} - \mathrm{NEF_b}) \tag{13}$$

To estimate the full cost of noise per passenger kilometer traveled, we need to convert the total change in the prices of homes as a result of noise damage into an annual charge. The total damage is then amortized over a number of years (*n*), which we take to be 30, of passenger travel at the assumed discount rate (*i*) of 7.5%. This charge can then be divided by the total passenger volume per year to develop the charge per passenger kilometer. We use the following capital recovery [Present Cost (*P*) → Annual Cost (*A*)] equation in the model:

$$\mathrm{A} = \mathrm{P}\,\frac{\mathrm{i}(1+\mathrm{i})^{\mathrm{n}}}{(1+\mathrm{i})^{\mathrm{n}} - 1} \tag{14}$$

Because of the logarithmic shape of the noise curves, the higher the level of background noise, the less damage each additional unit of noise production causes. The costs are linear with respect to density, home value, noise depreciation index, and the number of passengers (as determined by capacity and load factor). It is non-linear with respect to speed and number of trains per hour. Under the assumptions identified above, social average costs of noise (SNC) are given by the following equations (*r*-squared = 0.99, 0.96, respectively), these are graphed in Fig. 3.

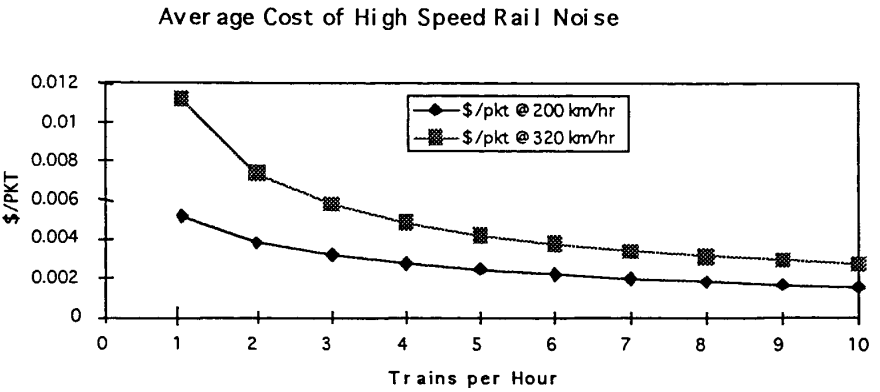


Fig. 3. Average cost of high-speed rail noise

$$\mathrm{SNC}_{@200\mathrm{kph}} = 0.0050 - 0.0015\ln(\mathrm{Qt}) \tag{15}$$

$$\mathrm{SNC}_{@320\mathrm{kph}} = 0.0103 - 0.0035\ln(\mathrm{Qt}) \tag{16}$$

At 200 kph, our best estimate of the expected cost of noise is *$0.0025/pkt*; at 320 kph it is *$0.0043/pkt*, assuming 5 trains per hour, though clearly these costs depend on local conditions as described above.

Total costs and intermodal comparison

Table 9 gives summary results of the full cost of high-speed rail per passenger kilometer for the California corridor. These costs can be compared with similar studies of other modes developed by the authors (Levinson et al. 1996). The costs per passenger kilometer traveled for other modes could be estimated based on current conditions, highway costs were based on state expenditures for infrastructure, user expenditures for owning a car, and the best estimates of current social costs. Air costs were based on allocating the cost of the air control system to current users, and a cross-sectional analysis of airport infrastructure and terminal costs, as well as estimates of current social costs.

The costs of high-speed rail are about the same as the costs for highway travel (assuming 1.5 persons per vehicle), and much higher than for air. Air is the fastest, and thus commits the users to the least time spent in travel. It requires the least infrastructure of all the modes, as airports are far less costly to build and expand than highways or high-speed rail. It also produces fewer externalities than the other modes. While there is risk of accident, it is very small. There is some congestion, though this is contained within the air travel system, and borne by air travelers. Unlike highways or high-speed rail, the noise problem is contained to points, rather than being spread over the entire corridor, and is likely to be significantly ameliorated

Table 9. Intermodal comparison of long-run average costs

Cost category	Air system	High-speed rail	Highways
Infrastructure: capital and operating	$ 0.0182	$ 0.129	$ 0.012
Carrier: capital cost (trains, planes)	$ 0.0606	$ 0.016	$ 0.000
Carrier: operating cost	$ 0.0340	$ 0.050	$ 0.000
User: capital & operating	$ 0.0000	$ 0.000	$ 0.086
User: time	$ 0.0114	$ 0.044	$ 0.100
User: congestion	$ 0.0017	$ 0.000	$ 0.0046
External: accidents	$ 0.0004	$ 0.000	$ 0.0200
External: noise	$ 0.0043	$ 0.002	$ 0.0045
External: pollution	$ 0.0009	$ 0.000	$ 0.0031
Total	$ 0.131	$ 0.241	$ 0.230

Note: $/pkt for car assuming 1.5 passengers per car, $/pkt for air and high-speed rail, all transfers are subtracted out. Numbers may not add exactly due to rounding error. Discount rate of capital assumed to be 7.5% throughout.

with new generations of aircraft engines. It does pollute more than high-speed rail, but less than highways.

The greater external costs generated by highway travel were compensated by lower infrastructure costs than high-speed rail. It should also be noted that many highway costs are already borne by users: accidents, and congestion, while external to the driver are internal to the highway transportation system. Also user costs of owning and maintaining a vehicle are borne by users, and do not require subsidy. Because the automobile is slower than other modes, it has the highest user time costs. However, individuals who choose to make the long drive between San Francisco and Los Angeles do so knowing it is more expensive than air travel, and probably are considering other benefits, such as the flexibility that the car offers as well as eliminating the need to rent a car at the destination end of the trip.

Given all of the uncertainty inherent in the data, our analysis provides a first order estimate of the full cost of the trip on the California corridor from Los Angeles to San Francisco (677 km) of $ 163 per trip. Our estimates, shown in Table 6, suggest that the proposed high-speed rail system would require a public subsidy of $ 590,100,000 per year to be competitive with air transportation.

It is important to understand the linkages between demand, supply, and cost. If the cost function is dominated by large fixed costs, as is the case with high-speed rail, which must be provided independent of the number of riders, then providing more riders will lower the cost to the average user. Our estimates were made based on a liberal assumption of 5.6 billion passenger miles per year, and though the precise numbers may change with changes in forecasts, the basic result will remain. It should be noted that the high-speed rail forecast was based on highly subsidized fares. It is likely that if market fares (to recover the infrastructure and carrier costs) were in place without subsidy, that the system would be unsustainable.

In summary, high-speed rail is the costliest of the three modes we examined, largely because of its high capital costs relative to the number of anticipated riders. It has the highest costs to the service provider, presumably the state of California, because other modes spread their costs among private sector owners and operators of vehicles and parts of the infrastructure system.

Conclusion

It is doubtful that without considerable subsidy high-speed rail could be constructed, much less profitable in California. These subsidies are anticipated to be higher than those required in other countries. The conditions in Europe and Japan during the early stages of high-speed rail are significantly different than most parts of the United States. Land uses are denser and cities are closer together. Furthermore, constraints on federal spending in the 1990's hinder the development of new infrastructure. A last key distinction is that the regulated transportation sectors in Japan and Europe prevented competition from air travel to the same degree as in the United States when the HSR lines were planned and deployed. Had air travel been deregulated and privatized at the time, the decision to proceed with high-speed rail, particularly in Europe, may have been different. As an illustration of this, Southwest Airlines is a major opponent of high-speed rail in Texas (Krumm 1994). As with all rail modes, there is a significant amount of inflexibility associated with the system design. The high-speed networks are limited, and the rails require very specific vehicles. Compared with the greater flexibility afforded the untracked air travel system or the ubiquitous highway system, high-speed rail faces serious difficulties.

However, should such a system be built, it can be expected to increase the commuter sheds of both the San Francisco Bay area and Los Angeles to include Central Valley cities. A one hour commute, while on the long end of acceptable, would now be much farther away through the use of local high-speed trains. On the other hand, total travel between the two metropoles would likely increase very little, since the time and cost savings of even non-stop high-speed rail against the existing frequent air service from the three Bay area and five Los Angeles airports are minimal.

Acknowledgements. This research was funded by the California Department of Transportation, California High Speed Rail Commission, and the University of California at Berkeley Institute of Transportation Studies. We would like to thank Tom Reinhold and Dan Leavitt for comments on earlier drafts of this work. The ideas and opinions expressed in the paper are solely those of the authors and do not represent the funding institutions.

End notes

[1] Estimation results for the logit demand model are given below

Coefficient	Variable	Estimate	"T" statistic
β_1	Access, egress, terminal time	–0.02729	–57.9
β_2	Linehaul time	–0.0310	–64.50
β_3	Cost, fare	–0.01835	–24.0
β_4	Headway	–6.99	–17.4

"Rho-squared" w.r.t. zero = 0.5393
"Rho-squared" w.r.t. constants = 0.3850
(Vaca et al. 1994)

[2] The cost of capital may differ from the assumed value of 7.5%. To illustrate the following table shows the unit cost of infrastructure, rolling stock, and noise damage at different interest rates (1%–10%). Infrastructure is assumed to be depreciated over an infinite time period, rolling stock over 15 years and noise damage over 30 years.

$/pkt at various interest rates

Interest rate	Infrastructure	Rolling stock+sales tax	Noise
0.01	0.0169	0.0100	0.0011
0.02	0.0339	0.0108	0.0013
0.03	0.0509	0.0116	0.0015
0.04	0.0679	0.0125	0.0017
0.05	0.0848	0.0134	0.0019
0.06	0.1018	0.0143	0.0021
0.07	0.1188	0.0152	0.0023
0.075	0.1273	0.0157	0.0025
0.08	0.1358	0.0162	0.0026
0.09	0.1527	0.0172	0.0028
0.1	0.1697	0.0183	0.0031

1. Cost estimates for other modes were treated differently, based on annual expenditures and state bond ratings (their market interest rates) to discount their estimated capital stock in the case of highway infrastructure. To the extent that interest rates are higher or lower, they will impact modes similarly, though obviously favoring the most long-term capital intensive mode (high speed rail) more than the others.
2. Since the San Jose-San Francisco segment is a short, urban speed- restricted segment, high-speed rail may not be the best adapted service to serve this OD market. Therefore, the San Jose-San Francisco travel demand will not be taken into account when optimizing the schedules. Nonetheless, available capacity provided by local services from Los Angeles to San Francisco and vice versa may be allocated to the San Jose-San Francisco OD market.
3. These HSR forecast used in this study are based on the assumptions that stations will be built in Palo Alto, Gilroy, Burbank, Santa Clarita and Palmdale. In our example the travel demand to and from these stations will not be taken into account.

References

DeLuchi MA (1991) Emissions of Greenhouse Gases from the Use of Transportation Fuels and Electricity: Volume 1 Main Text. Department of Energy: Argonne National Laboratory, Center for Transportation Research, Energy Systems Division

Fuller J, Hokanson B, Haugard J, Stoner J (1983) Measurements of Highway User Interference Costs and Air Pollution and Noise Damage Costs. Institute of Urban and Regional Research, University of Iowa (NS 83–817)

Hanson C (1990) High-speed Rail System Noise Assessment TRR 1255 p 119–121, W. Harris Miller Miller and Hanson, 429 Marrett Rd. Lexington, Mass 02173

Hirota R, Nehashi A (1995?) Re-evaluation of the Shinkansen: from the standpoint of energy consumption, environmental protection, and preservation of human life (working paper)

Hirota R, Nehashi A (1995) Re-evaluation of the Shinkansen: From the Standpoint of Energy Consumption, Environmental Protection and Preservation of Human Life. mimeo. Japan Railway Construction, Tokyo, Japan

IBI Group (1995) Full Cost Transportation Pricing Study for Transportation and Climate Change Collaborative. INFRAS, IWW (1995) External Effects of Transport. International Union of Railways, IWW – Karlsruhe University, INFRAS Consultants

INRETS (1993) Impact des Transport Terrestres sur L'Environment: Methodes d'evaluation et couts sociaux. Synthese Inrets No. 23 (TA 1071. A1 S9 no. 23 C.2)

INRETS/INTRAPLAN (1994) Trafic et Rentabilite du Reseau Ouest-Europeen de Trains a Grande Vitesse. Union Internationale des Chemins de Fer, Paris

Japanese Railway Engineering (1994) Special Issue: 30 Years of Progress in the Shinkansen. Japanese Railway Engineering # 131

Keeler TE, Merewitz LA, Fisher P (1975) Full Costs of Urban Transport. University of California at Berkeley Report

Krumm BK (1994) High Speed Ground Transportation Systems: A Future Component of America's Intermodal Network? Transp Law J 22:309–326

Leavitt D, Vaca E, Hall P (1992a) High Speed Trains for California Strategic Choice. Vol. I: Comparison of Technology and Choice of Route. Institute of Urban and Regional Development (IURD) working paper # 564, University of California at Berkeley

Leavitt D, Hall P, Vaca E (1992b) CalSpeed: High-Speed Trains For California. Vol. II: Detailed Segment Descriptions, Cost Estimates, and Travel Times Calculation. University of California Transportation Center (UCTC) working paper #105

Leavitt D, Hall P, Vaca E (1993) Calspeed Report: Revenue and Ridership Potential in the San Francisco/Sacramento-Los Angeles Corridor. Institute of Urban and Regional Development (IURD) working paper # 609, University of California at Berkeley

Leavitt D, Cheng P, Vaca E, Hall P (1994) Potential for Improved Intercity Passenger Rail Service in California: Study of Corridors. Institute of Urban and Regional Development (IURD) working paper # 612, University of California at Berkeley

Levinson D, Gillen D, Kanafani A, Mathieu J-M, Reinhold T (1996) The Full Cost of Intercity Transportation: A Comparison of Air, Highway, and High Speed Rail in California. University of California at Berkeley, Institute of Transportation Studies, Research Report UCB-ITS-RR-96-3

Litman T (1995) Transportation Cost Analysis: Techniques, Estimates and Implications. Transport Policy Institute, Victoria, BC

Mackenzie J, Dower RC, Chen DDT (1992) The Going Rate: What it Really Costs to Drive World Resources Institute. Washington DC

Mathieu G (1991) New High Speed Rail Developments: France's Master Plan. SNCF, Table 7

Matsuhisa H, Zhang W, Honda Y, Sato S (1989) Vibration Reduction of a Railway Wheel by Cantilever Type Dynamic Absorbers – Optimal Adjustment of Absorber and Experiment. JSME International Journal. Series III Vibration Control Engineering for Industry. Sep. 1989. 32(3):400–405

Miller P, Moffet J (1993) The Price of Mobility: Uncovering the Hidden Costs of Transportation National Resources Defense Council

Modra JD, Bennett DW (1985) Cost-Benefit Analysis of the Application of Traffic Noise Insulation Measures to Existing Houses. Forum Papers of 10th Australian Research Forum, Melbourne, 13–15 May 1985, Vol. 1, pp 63–86

Nelson JP (1980) Airports and Property Values: A survey of recent evidence. J Transp Econ Policy, 43

Nelson JP (1982) Highway Noise and Property Values: A survey of recent evidence. J Transp Econ Policy, 128

Pavaux J (1991) Les Complementarities train/avion en Europe. Institut du Transport Aerien, Paris

Transportation Research Board (1991) In Pursuit of Speed: New Options for Intercity Passenger Transportation, Special Report 233. Transportation Research Board, Washington DC

Vaca E, Leavitt D, Hall P (1994) Calspeed Report: Revenue and Ridership Potential in the San Francisco/Sacramento-Los Angeles Corridor Technical Appendix. University of California Transportation Center (UCTC) working paper # 186, University of California at Berkeley

Vranich J (1993) Supertrains: Solution's to America's Transportation Gridlock. St. Martin's Press, New York

Wayson RL, Bowlby W (1989) Noise and Air Pollution of High Speed Rail Systems. ASCE Journal of Transportation Engineering 115(1):20–36

Bewonersbrief gemeente Wijdemeren over haalbaarheidsonderzoek

Statenleden van de provincie Noord-Holland

’s-Graveland, 10 november 2020

Onderwerp: bewonersbrief van de gemeente Wijdemeren over haalbaarheidsonderzoek verkeersoplossing Kortenhoef

Geachte Statenleden,

Onlangs kreeg een deel van de bewoners van ’s-Graveland een brief van de gemeente over het haalbaarheidsonderzoek verkeersoplossing Kortenhoef. Ik was zeer verrast, vooral omdat sommige buren de brief wel en anderen de brief niet hebben gehad. Is hier sprake van opzet?
In de brief wordt geen correcte voorstelling van zaken gegeven. Ik noem de belangrijkste.
Het onderwerp van de brief is ‘Verkeersoplossing Kortenhoef’. De suggestie wordt gewekt dat er een verkeersprobleem is, waaronder de Smidsbrug. Dat zit zo. De gemeente wil het bouwplan Zuidsingel fase 8 realiseren waarvoor de gemeenteraad als randvoorwaarde heeft gesteld dat er een oplossing moet komen voor het extra verkeer door de geplande 250 woningen. In het haalbaarheidsonderzoek wordt toegewerkt naar een oplossing voor het extra verkeer. De gemeente verkoopt deze oplossing als zijnde een probleem dat er al was, notabene door bewoners zelf aangegeven. “De Smidsbrug in Kortenhoef is het belangrijkste verkeersknelpunt van de gemeente Wijdemeren. Zo bleek uit de online inventarisatie naar verkeersknelpunten die de gemeente dit jaar onder haar inwoners heeft gehouden.” In het haalbaarheidsonderzoek staat dat de locatie Smidsbrug in de online inventarisatie ruim 50 van de ruim 1000 reacties werd genoemd (circa 2%). Bewoners vinden de Smidsbrug dus geen knelpunt.
De gemeente schermt ook met het advies van Veilig Verkeer Nederland (VVN) die het verkeersplan heeft beoordeeld. VVN vindt het plan voor een bypass op het Zuidereinde “een zeer creatieve oplossing. Echter puur ingegeven door onderzoeksvraag plancapaciteit woningbouw. Zeker geen robuuste aanvulling (…) en kan/moet worden beschouwd als ‘noodgreep’.
De gemeente geeft aan dat in het rapport verschillende schetsen zijn gemaakt met mogelijke oplossingen. Dat blijkt niet te kloppen getuige het advies van VVN: “Verder ontbreekt een duidelijk inzicht in de onderzoeksresultaten van de in de rapportage genoemde kansarme oplossingen. Hierdoor is een afweging tussen de voorstellen en andere opties niet goed mogelijk. Ook inzicht in de kosten van alle voorgestelde opties ontbreekt nog.”
De verkeersoplossing zal en moet er komen met een verkeerde voorstelling van zaken en verdeel- en heerspolitiek. Voor geïnteresseerden: de gevolgen van het verkeersplan staat op MinderHinder.nu.

Hoogachtend,

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4798
Extern Zaak ID	1505920
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	57
Omschrijving	Financien: Voordracht Legesverordening 2021 en tarieventabel 2021 (A-agenda EFB 30-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	30 november 2020

Toelichting

Met de vaststelling van de legesverordening 2021 en tarieventabel 2021 beschikt de provincie Noord-Holland over een redactioneel actuele verordening en tarieventabel.

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. J.J.A.S. Houtenbos
CZ/FIN

Telefoonnummer +31235143683
houtenbosj@noord-holland.nl

Verzenddatum

10 NOV. 2020

Kenmerk
1505920/1505970

Uw kenmerk

Betreft: Legesverordening 2021 en tarieventabel 2021

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de statenvoordracht met het daarbij behorende ontwerpbesluit Legesverordening 2021 en tarieventabel 2021 met bijlagen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

3 bijlage(n)

1. Statenvoordracht Legesverordening 2021
2. Tarieventabel 2021
3. Overzicht tarieven 2020-2021

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

2020

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 3 november 2020

Onderwerp: Ontwerpbesluit vaststelling legesverordening 2021 en tarieventabel 2021

Kenmerk: 1505920/1505970

Bijlagen:
Legesverordening 2021
Tarieventabel 2021
Vergelijk tarieven 2020-2021
Legesverordening 2020

1. Inleiding

In december 2019 is door Provinciale Staten de legesverordening 2020 en tarieventabel 2020 vastgesteld. Voorts is ingestemd om de legestarieven, voor zover die nog niet kostendekkend waren, gefaseerd in 3 jaar op een kostendekkend niveau te brengen. Gekozen is voor een gefaseerde aanpassing van de tarieven, aangezien het verschil tussen de "oude" tarieven(vastgesteld in 2016) en de kostendekkende tarieven bij een aantal tarieven te groot was om in één keer door te voeren. De eerste stap is gezet bij de vaststelling van de tarieven 2020. Kostendekkendheid wordt in eerste instantie bereikt door het optimaliseren van efficiency en in tweede instantie door het verhogen van de tarieven. Voor 2021 moeten wij concluderen dat wij nog niet voor alle tarieven voldoende en/of volledig inzicht hebben in de gemiddelde tijdsbesteding per vergunningsaanvraag. Het gaat hierbij met name om de vergunningsaanvragen voor de WABO, Ontgrondingenwet en Waterwet. Dat inzicht hebben wij wel bij de overige vergunningsaanvragen, waarbij in een aantal gevallen al in 2021 sprake zal zijn van kostendekkende tarieven. Door meer inzicht in de kostenstructuur en kostentoerekening is het zelfs mogelijk om een aantal tarieven 2021 te verlagen (zie overzicht tarieven 2020-2021). Uitgangspunt is dat bij de vaststelling van de legesverordening 2022 in december 2021 de tarieven kostendekkend zijn. Na vaststelling van de Omgevingswet hebben de provincies de mogelijkheid om ingaande 2022 (weer) leges te gaan heffen voor de aanvragen milieuvergunningen. Op dit moment vindt er tussen IPO, VNG en de vereniging van omgevingsdiensten m.b.t. de milieuleges overleg plaats over de redactionele aanpassingen in de diverse verordeningen. Over de keuze of de provincie Noord-Holland daadwerkelijk milieuleges gaat heffen en welke tarieven gehanteerd gaan worden, wordt u in het 1ste kwartaal 2021 nader over geïnformeerd. In december 2021 vindt hierover bij de vaststelling van de legesverordening 2022 de besluitvorming plaats. Vanaf april van dit jaar biedt de provincie de

aanvragers van de vergunningen de mogelijkheid om een verzoek tot uitstel van betaling in te dienen, indien zij a.g.v. COVID niet in staat zijn de aanslag binnen de vastgestelde termijnen te betalen. Deze mogelijkheid blijft vooralsnog ook in 2021 van kracht.

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

Met de vaststelling van de legesverordening 2021 en tarieventabel 2021beschikt de provincie weer over een redactioneel actuele regelgeving. Het betreft hier o.a. de redactionele aanpassingen in de tarieventabel, die voortvloeien uit de vaststelling van de Omgevingsverordening NH2020. Voorts is een volgende stap gezet om te komen tot kostendekkende legestarieven in 2022, die gebaseerd zijn op de gemiddelde tijdsbesteding per vergunningsaanvraag.

3. Financiering, communicatie en (burger)participatie

Financiële consequenties zijn op dit moment nog niet exact aan te geven, aangezien dit mede afhankelijk is van de in 2021 in te dienen vergunningsaanvragen. Ook de genomen maatregelen en nog te nemen maatregelen voortvloeiende uit coronacrisis kunnen van invloed zijn op het aantal in te dienen aanvragen. In de begroting 2021 is een totale opbrengst leges geraamd van € 2,9 miljoen (afgerond).

4. Proces en procedure

Na vaststelling door Provinciale Staten worden de legesverordening 2021 en tarieventabel 2021 gepubliceerd en worden de desbetreffende sectoren van de provincie en de omgevingsdiensten (ODNZKG en OD NHN) geïnformeerd.

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. R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr.

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 3 november 2020;

gelet op artikel 220 van de Provinciewet,

besluiten vast te stellen:

De legesverordening Noord-Holland 2021 en de bijhorende Legestarieventabel 2021

Artikel 1 Begrippenkader
In deze verordening wordt verstaan onder:
a. leges: de rechten die worden geheven ter zake van het genot van de door of vanwege het Provinciebestuur verleende diensten bedoeld in deze verordening en de tarieventabel.
b. tarieventabel: de Legestarieventabel.

Artikel 2 Belastingplichtig
Belastingplichtig is de aanvrager van de dienst, dan wel degene ten behoeve van wie de dienst wordt verleend.

Artikel 3 Heffingsmaatstaven en tarieven
1. De leges worden geheven naar de heffingsmaatstaven en tarieven, opgenomen in de bij deze verordening behorende tarieventabel.
2. Voor de berekening van de leges wordt een gedeelte van een in de tarieventabel genoemde eenheid als volle eenheid aangemerkt.
3. Bijkomende door de provincie te maken kosten worden in rekening gebracht bij de aanvrager, mits de aanvrager voorafgaand aan het in behandeling nemen van de aanvraag daarover wordt geïnformeerd.

Artikel 4 Wijze van heffing

1. De leges worden geheven door middel van een mondelinge dan wel een gedagtekende schriftelijke kennisgeving van het gevorderde bedrag, waaronder mede wordt begrepen een nota, aanslagbiljet of factuur.
2. De leges kunnen worden geheven bij voorlopige aanslag tot ten hoogste het bedrag waarop de aanslag vermoedelijk zal worden vastgesteld.

Artikel 5 Termijnen van betaling

1.In afwijking van artikel 9, eerste lid, van de Invorderingswet 1990 worden de leges betaald:

a. op het moment van het doen van de kennisgeving van het gevorderde bedrag als deze mondeling wordt gedaan of;
b. op het moment van uitreiken van de kennisgeving van het gevorderde bedrag dan wel binnen 30 dagen na de dagtekening van de kennisgeving van het gevorderde bedrag.

2.Indien de te heffen leges meer dan € 5000, -- bedragen kunnen de leges worden betaald in vier gelijke termijnen, waarbij de eerste termijn vervalt 30 dagen na de dagtekening van de kennisgeving en elke volgende termijn telkens 30 dagen later.

Artikel 6 Kwijtschelding

Bij de invordering van leges wordt geen kwijtschelding verleend.

Artikel 7 Teruggaaf

1.Indien een aanvraag voor een vergunning voor een project dat geheel of gedeeltelijk incompleet (niet-ontvankelijk) is en niet verder in behandeling wordt genomen omdat de aanvrager, na daartoe in de gelegenheid te zijn gesteld, de aanvraag niet of onvoldoende heeft aangevuld, vindt op verzoek van de aanvrager teruggaaf van het betaalde bedrag plaats ter hoogte van 80% van de op grond van die onderdelen voor de betreffende activiteit verschuldigde leges.

2.Indien een nog niet-ontvankelijke vergunning door de aanvrager wordt ingetrokken, vindt op verzoek van de aanvrager teruggaaf van het betaalde bedrag plaats ter hoogte van 80% van de op grond van die onderdelen voor de betreffende activiteit verschuldigde leges.

3.Indien de aanvrager de aanvraag om een vergunning intrekt terwijl deze aanvraag reeds in behandeling is genomen, vindt op verzoek van de aanvrager teruggaaf plaats ter hoogte van 50% van de op grond van die onderdelen voor de betreffende activiteit verschuldigde leges.

4.Indien Gedeputeerde Staten een vergunning intrekken, vindt op verzoek van de vergunning-

houder teruggaaf plaats ter hoogte van 25% van de op grond van die onderdelen voor de betreffende activiteit verschuldigde leges, mits op het tijdstip van het verzoek nog niet met de activiteiten is gestart en de aanvraag wordt ingetrokken binnen 6 maanden na verlening.

5. Indien Gedeputeerde Staten een vergunning weigeren, vindt op verzoek van de aanvrager teruggaaf plaats ter hoogte van 25% van de op grond van die onderdelen voor de betreffende activiteit verschuldigde leges.

6. Indien door een rechtelijke uitspraak een vergunning wordt vernietigd, vindt op verzoek van de vergunninghouder teruggaaf van het betaalde bedrag plaats ter hoogte van 25% van de op grond van die onderdelen voor de betreffende activiteit verschuldigde leges.

7. Teruggaaf vindt niet plaats als het verschuldigde tarief minder bedraagt dan € 250,00.

8. De teruggaafregeling bedoeld in de voorgaande leden heeft geen betrekking op de kosten zoals bedoeld in artikel 3, derde lid.

9. Een verzoek tot teruggaaf wordt ingediend bij de heffingsambtenaar van de provincie binnen zes weken nadat de omstandigheid, waardoor het recht op teruggaaf is ontstaan, zich heeft voorgedaan.

Artikel 8 Nadere regels

Gedeputeerde staten kunnen nadere regels stellen met betrekking tot de heffing en invordering van de leges.

Artikel 9 Hardheidsclausule

Gedeputeerde staten zijn bevoegd voor bepaalde gevallen of groepen van gevallen tegemoet te komen aan onbillijkheden van overwegende aard die zich bij de toepassing van de tarieven kunnen voordoen.

Artikel 10 Overgangsrecht

Voor diensten die zijn aangevraagd voor inwerkingtreding van deze verordening blijven de legestarieven gebaseerd op de Legesverordening Noord-Holland 2020 en tarieventabel 2020 van kracht.

Artikel 11 Intrekking

De Legesverordening 2020 en tarieventabel 2020 worden ingetrokken.

Artikel 12 Inwerkingtreding

Deze verordening met de daarbij behorende tarieventabel 2021treedt in werking met ingang van 1 januari 2021.

Artikel 13 Citeertitel
Deze verordening wordt aangehaald als: “Legesverordening Noord-Holland 2021”.

Haarlem, [datum vaststelling door Provinciale Staten]

Provinciale Staten van Noord-Holland,

, voorzitter

, griffier

Toelichting op voorgestelde wijzigingen

TOELICHTING PER ARTIKEL

Artikel 1 Begrippenkader

Redactioneel niet gewijzigd.

Artikel 2 Belastingplicht

Redactioneel niet gewijzigd.

Artikel 3 Heffingsmaatstaf en tarieven

Redactioneel niet gewijzigd.

Artikel 4 Wijze van heffing

Redactioneel niet gewijzigd.

Artikel 5 Termijnen van betaling

Redactioneel niet gewijzigd.

Artikel 6 Kwijtschelding

Redactioneel niet gewijzigd.

Artikel 7 Teruggaaf

Het 8ste lid is toegevoegd. Deze bepaling was ook in de eerdere legesverordeningen opgenomen en is in de verordening 2020 abusievelijk niet opgenomen. Het betreft hier de bijkomende kosten die door derden aan de provincie ten behoeve van de vergunningverlening door derden in rekening zijn gebracht. Deze bijkomende kosten komen niet voor teruggaaf in aanmerking.

Artikel 8 Nadere regels

Redactioneel niet gewijzigd.

Artikel 9 Hardheidsclausule

Redactioneel niet gewijzigd. Mochten zich bijzondere situaties voordoen die als onbillijk worden ervaren dan hebben Gedeputeerde Staten de mogelijkheid om in deze bijzondere situaties nadere regels te stellen. In 2020 hebben Gedeputeerde Staten nadere regels gesteld inzake vergunningsaanvragen Wet Natuurbescherming waarbij het ging om stikstof gerelateerde aanvragen. Ook bij vergunningsaanvragen die als gevolg van de coronamaatregelen geen doorgang konden vinden zijn er door Gedeputeerde Staten nadere regels gesteld.

Artikel 10 Overgangsregeling

Redactionele aanpassing ter waarborging dat de oude legesverordening (Legesverordening 2020) en de daarbij behorende tarieventabel van toepassing blijven voor de “oude” aanvragen die in het voorafgaande jaar zijn ingediend.

Artikel 11 Intrekking

Dit artikel dient ter bevestiging dat oude verordening (Legesverordening 2020) en de daarbij behorende tarieventabel zijn ingetrokken nu de nieuwe verordening wordt vastgesteld.

Artikel 12 Inwerkingtreding

Dit artikel geeft datum inwerkingtreding van de verordening en de daarbij behorende tarieventabel aan.

Artikel 13 Citeerartikel

De citeertitel wordt gebruikt bij het opleggen van de aanslagen en bij de uitspraken op bezwaarschriften.

Verordening van Provinciale Staten van Noord-Holland houdende regels omtrent de heffing en invordering van leges (Legesverordening Noord-Holland 2020)

Wetstechnische informatie

Gegevens van de regeling

Organisatie	Noord-Holland
Organisatietype	Provincie
Officiële naam regeling	Verordening van Provinciale Staten van Noord-Holland houdende regels omtrent de heffing en invordering van leges (Legesverordening Noord-Holland 2020)
Citeertitel	Legesverordening Noord-Holland 2020
Vastgesteld door	provinciale staten
Onderwerp	financiën en economie
Eigen onderwerp	

Opmerkingen met betrekking tot de regeling

Deze regeling vervangt de Legesverordening 2017 en tarieventabel 2017.

Wettelijke grondslag(en) of bevoegdheid waarop de regeling is gebaseerd

artikel 220 van de Provinciewet

Overzicht van in de tekst verwerkte wijzigingen

Datum inwerkingtreding	Terugwerkende kracht tot en met	Datum uitwerkingtreding	Betreft	Datum ondertekening Bron bekendmaking	Kenmerk voorstel
01-01-2020			nieuwe regeling	16-12-2019 prb-2019-8464	1274835/1274835

Tekst van de regeling

Intitulé

Verordening van Provinciale Staten van Noord-Holland houdende regels omtrent de heffing en invordering van leges (Legesverordening Noord-Holland 2020)

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 5 november 2019;

Gelet op artikel 220 van de Provinciewet besluiten vast te stellen:

Besluiten vast te stellen:

De Legesverordening Noord-Holland 2020

Artikel 1 Begrippenkader

In deze verordening wordt verstaan onder:

a.

leges: de rechten die worden geheven ter zake van het genot van de door of vanwege het Provinciebestuur verleende diensten bedoeld in deze verordening en de tarieventabel.

b.

tarieventabel: de Legestarieventabel behorende bij deze verordening

Artikel 2 Belastingplichtig

Belastingplichtig is de aanvrager van de dienst, dan wel degene ten behoeve van wie de dienst wordt verleend.

Artikel 3 Heffingsmaatstaven en tarieven

1.

De leges worden geheven naar de heffingsmaatstaven en tarieven, opgenomen in de tarieventabel.

2.

Voor de berekening van de leges wordt een gedeelte van een in de tarieventabel genoemde eenheid als volle eenheid aangemerkt.

3.

Bijkomende door de provincie te maken kosten worden in rekening gebracht bij de aanvrager, mits de aanvrager voorafgaand aan het in behandeling nemen van de aanvraag daarover wordt geïnformeerd.

Artikel 4 Wijze van heffing

1.

De leges worden geheven door middel van een mondelinge dan wel een gedagtekende schriftelijke kennisgeving van het gevorderde bedrag, waaronder mede wordt begrepen een nota, aanslagbiljet of factuur.

2.

De leges kunnen worden geheven bij voorlopige aanslag tot ten hoogste het bedrag waarop de aanslag vermoedelijk zal worden vastgesteld.

Artikel 5 Termijnen van betaling

1.

In afwijking van artikel 9, eerste lid, van de Invorderingswet 1990 worden de leges betaald:

a.

op het moment van het doen van de kennisgeving van het gevorderde bedrag als deze mondeling wordt gedaan of;

b.

op het moment van uitreiken van de kennisgeving van het gevorderde bedrag dan wel binnen 30 dagen na de dagtekening van de kennisgeving van het gevorderde bedrag.

2.

Indien de te heffen leges meer dan € 5000,- bedragen kunnen de leges worden betaald in vier gelijke termijnen, waarbij de eerste termijn vervalt 30 dagen na de dagtekening van de kennisgeving en elke volgende termijn telkens 30 dagen later.

Artikel 6 Kwijtschelding

Bij de invordering van leges wordt geen kwijtschelding verleend.

Artikel 7 Teruggaaf

1.

Indien een aanvraag voor een vergunning voor een project dat geheel of gedeeltelijk incompleet (niet-ontvankelijk) is en niet verder in behandeling wordt genomen, omdat de aanvrager, na daartoe in de gelegenheid te zijn gesteld, de aanvraag niet of onvoldoende heeft aangevuld, vindt op verzoek van de aanvrager teruggaaf van het betaalde bedrag plaats ter hoogte van 80% van de op grond van die onderdelen voor de betreffende activiteit verschuldigde leges.

2.

Indien een nog niet-ontvankelijke vergunning door de aanvrager wordt ingetrokken, vindt op verzoek van de aanvrager teruggaaf van het betaalde bedrag plaats ter hoogte van 80% van de op grond van die onderdelen voor de betreffende activiteit verschuldigde leges.

3.

Indien de aanvrager de aanvraag om een vergunning intrekt terwijl deze aanvraag reeds in behandeling is genomen, vindt op verzoek van de aanvrager teruggaaf plaats ter hoogte van 50% van de op grond van die onderdelen voor de betreffende activiteit verschuldigde leges.

4.

Indien Gedeputeerde Staten een vergunning intrekken, vindt op verzoek van de vergunninghouder teruggaaf plaats ter hoogte van 25% van de op grond van die onderdelen voor de betreffende activiteit verschuldigde leges, mits op het tijdstip van het verzoek nog niet met de activiteiten is gestart en de aanvraag wordt ingetrokken binnen 6 maanden na verlening.

5.

Indien Gedeputeerde Staten een vergunning weigeren, vindt op verzoek van de aanvrager teruggaaf plaats ter hoogte van 25% van de op grond van die onderdelen voor de betreffende activiteit verschuldigde leges.

6.

Indien door een rechtelijke uitspraak een vergunning wordt vernietigd, vindt op verzoek van de vergunninghouder teruggaaf van het betaalde bedrag plaats ter hoogte van 25% van de op grond van die onderdelen voor de betreffende activiteit verschuldigde leges.

7.

Teruggaaf vindt niet plaats als het verschuldigde tarief minder bedraagt dan € 250,-.

8.

Een verzoek tot teruggaaf wordt ingediend bij de heffingsambtenaar van de provincie binnen zes weken nadat de omstandigheid, waardoor het recht op teruggaaf is ontstaan, zich heeft voorgedaan.

Artikel 8 Nadere regels

Gedeputeerde Staten kunnen nadere regels stellen met betrekking tot de heffing en invordering van de leges.

Artikel 9 Overgangsregeling

Voor diensten die zijn aangevraagd voor inwerkingtreding van deze verordening blijven de legestarieven gebaseerd op de Legesverordening Noord-Holland 2017 en tarieventabel 2017 van kracht.

Artikel 10 Intrekking

De Legesverordening 2017 en tarieventabel 2017 worden ingetrokken.

Artikel 11 Inwerkingtreding

Deze verordening met de daarbij behorende tarieventabel 2020 treedt in werking met ingang van 1 januari 2020.

Artikel 12 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als: Legesverordening Noord-Holland 2020

Haarlem, 16 december 2019

Provinciale Staten voornoemd,

A.Th.H. van Dijk, voorzitter

K. Bolt, statengriffier

Bijlage:

Legestarieventabel 2020

Hoofdstuk 1 Dienstverlening vallend onder de fysieke leefomgeving/omgevingsvergunning

1.1	Begripsomschrijvingen
1.1.1	Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder:
1.1.1.1	Aanlegkosten: de aannemingssom exclusief omzetbelasting, bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, van de Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken 1989 (UAV1989), voor het uit te voeren werk, of voor zover deze ontbreekt, een raming van de aanlegkosten, exclusief omzetbelasting. Indien de werken of werkzaamheden geheel of gedeeltelijk door zelfwerkzaamheid geschieden wordt in deze titel onder aanlegkosten verstaan: de prijs die aan een derde in het economisch verkeer zou moeten worden betaald voor de werken of werkzaamheden waarop de aanvraag betrekking heeft;
1.1.1.2	Bouwkosten: de aannemingssom exclusief omzetbelasting, bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, van de Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken 1989 (UAV 1989), voor het uit te voeren werk, of voor zover deze ontbreekt, een raming van de bouwkosten, exclusief omzetbelasting, bedoeld in het normblad NEN 2631, uitgave 1979, of zoals dit normblad laatstelijk is vervangen of gewijzigd. Indien het bouwen geheel of gedeeltelijk door zelfwerkzaamheid geschiedt wordt in deze titel onder bouwkosten verstaan: de prijs die aan een derde in het economisch verkeer zou moeten worden betaald voor het tot stand brengen van het bouwwerk waarop de aanvraag betrekking heeft;
1.1.1.3	Sloopkosten: de aannemingssom exclusief omzetbelasting, bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, van de Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken 1989 (UAV 1989), voor het uit te voeren werk, of voor zover deze ontbreekt, een raming van de sloopkosten, exclusief omzetbelasting. Indien het slopen geheel of gedeeltelijk door zelfwerkzaamheid geschiedt wordt in deze titel onder sloopkosten verstaan: de prijs die aan een derde in het economisch verkeer zou moeten worden betaald voor het slopen van het bouwwerk waarop de aanvraag betrekking heeft.
1.1.2	Wabo: Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor:

1.2	Omgevingsvergunning

1.2.1	een omgevingsvergunning voor een project: de som van de verschuldigde leges voor verschillende activiteiten of handelingen waaruit het project geheel of gedeeltelijk bestaat en waarop de aanvraag betrekking heeft en de verschuldigde leges voor de extra toetsen die in verband met de aanvraag moeten worden uitgevoerd, berekend naar de tarieven en overeenkomstig het bepaalde in hoofdstuk 1 van de tarieventabel. In afwijking van het voorafgaande kan ook per activiteit, handeling of andere grondslag een legesbedrag worden gevorderd.

		Tarief 2020
1.3	Vooroverleg/principeverzoek	
1.3.1	het vooroverleg of het principeverzoek over of het beoordelen van een principeverzoek tot het geheel of gedeeltelijk vaststellen of wijzigen van een inpassingsplan, een wijzigingsplan of andere besluiten gebaseerd op het bepaalde in artikel 3:26, eerste en tweede lid en artikel 3:6, eerste lid, Wro	€ 500,00
1.3.2	indien volgend op het vooroverleg of het principeverzoek als bedoeld onder 1.3.1 binnen één jaar voor hetzelfde plan of besluit een aanvraag tot het geheel of gedeeltelijk vaststellen, herzien, wijzigen of uitwerken van het inpassings- of wijzigingsplan in behandeling wordt genomen, wordt het op grond van artikel 1.3.1. betaalde bedrag verrekend met de leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken voor het bouwen van een bouwwerk als bedoeld onder 1.3.3.1.	
1.3.3	Bouwen van een bouwwerk	
1.3.3.1	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in art. 2.1, eerste lid, onder a, Wabo of als bedoeld in art. 2.19a, tweede lid, onder a, van de Crisis- en herstelwet voor het aanleggen of bouwen van een bouwwerk; -bij bouwkosten tot € 50.000,- : € 103,- per €1.000,- -bij bouwkosten tussen € 50.000,- en € 400.000,- : €5.150,- vermeerderd met 3,58% voor bouwkosten boven de €50.000,- -bij bouwkosten tussen €400.000,- en €1.000.000,- : €17.680,- vermeerderd met 2,39% voor bouwkosten boven de € 400.000,-	€ 103,00 p/€ 1.000,- € 5.150,00 + 3,58% € 17.680,00

		+ 2,39%
	- bij bouwkosten tussen €1.000.000,- en € 5.000.000 : €32.020,- vermeerderd met 1,35% voor bouwkosten boven de € 1.000.000,-	€ 32.020,00
		+ 1,35%
	- bij bouwkosten tussen €5.000.000,- en €25.000.000:€86.020,- vermeerderd met 0,227% voor bouwkosten boven de € 5.000.000,-	€ 86.020,00
		+0,227%
	-bij bouwkosten meer dan €25.000.000,- :€131.420,- vermeerderd met 0,052% voor bouwkosten boven de €25.000.000,-	€ 131.420,00
		+ 0,052%

1.3.3.2	Bouw-/aanlegkosten zonnecollectoren en -panelen	
	Bij het in behandeling nemen van een aanvraag voor een omgevingsvergunning of voor het beoordelen van een conceptaanvraag voor een omgevingsvergunning, die betrekking heeft op het plaatsen van een collector voor warmteopwekking of een paneel voor elektriciteitsopwekking worden de bouw-/aanlegkosten voor de collectoren of panelen op € 0,00 geraamd. Indien collectoren voor warmteopwekking of panelen voor elektriciteitsopwekking onderdeel uitmaken van een aanvraag omgevingsvergunning, dan wel conceptaanvraag omgevingsvergunning, bestaande uit meer onderdelen dan uitsluitend collectoren of	

	panelen, dan worden voor de vaststelling van het legesbedrag de bouwkosten voor de collectoren of panelen buiten beschouwing worden gelaten.	
	Extra welstandstoets	
1.4	het verstrekken van een vergunning voor het bouwen van een bouwwerk als bedoeld in art. 2.1, eerste lid, onder a, Wabo in verband met een extra toetsing aan welstandscriteria indien zich tijdens de beoordeling van de aanvraag wijzigingen voor doen in het bouwplan en daarvoor een nieuwe welstandstoets noodzakelijk is, worden de leges verhoogd met:	€ 215,00
	Beoordeling advies agrarisch adviescommissie	
1.5	het verstrekken van een vergunning voor het bouwen van een bouwwerk als bedoeld in art. 2.1, eerste lid, onder a Wabo, indien de aanvraag tot het verstrekken van een vergunning krachtens wettelijk voorschrift slechts kan worden afgehandeld wanneer een advies van de agrarische adviescommissie wordt beoordeeld, worden de leges verhoogd met	€ 215,00
	Beoordeling aanvullende gegevens	
1.6	het in behandeling nemen van aanvullende gegevens, die worden ingediend nadat de aanvraag tot het verstrekken van een vergunning voor het bouwen van een bouwwerk als bedoeld in art.2.1, eerste lid, onder a, Wabo al in behandeling is genomen, :	€ 215,00
	Toetsing of ontheffing in het kader van een exploitatieplan	
1.7	het verstrekken van een vergunning voor het bouwen van een bouwwerk als bedoeld in art. 2.1, eerste lid, onder a, Wabo, indien de aanvraag betrekking heeft op een bouwwerk,	
1.7.1	bij een ontheffing als bedoeld in art. 6.12, zesde lid, Wro	€ 215,00
1.7.2	bij een toetsing aan een exploitatieplan	€ 215,00
1.7.3	bij toepassing van art. 50a Woningwet	€ 215,00
	Gebruik gronden en bouwwerken/vrijstellingen of ontheffingen bestemmingsplan e.a.	
1.8	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in art. 2.1, eerste lid, onder c, Wabo tot het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met:	

1.8.1	een bestemmingsplan of beheerverordening als bedoeld in art.2.1.12, eerste lid,onder a, subonderdeel 1, Wabo	€ 215,00
1.8.2	een bestemmingsplan of beheerverordening indien de vergunning betrekking heeft op een activiteit voor een bepaalde termijn als bedoeld in art. 2.12, eerste lid, onder a, onderdeel 2 ,Wabo (kruimellijst)	€ 215,00
1.8.3	een bestemmingsplan of beheerverordening als bedoeld in art. 2.12, eerste lid, onder a, onderdeel 3, Wabo: (buitenplans)	€ 430,00
1.8.4	een bestemmingsplan of beheerverordening als bedoeld in art. 2.12, eerste lid, onder b, Wabo : (afwijking exploitatieplan)	€ 215,00
1.8.5	de regels gesteld krachtens art. 4.1, derde lid Wro, als bedoeld in art. 2.12, eerste lid, onder b, Wabo(afwijking provinciale regeling)	€ 215,00
1.8.6	de regels gesteld krachtens art. 4.3, derde lid, Wro, als bedoeld in art. 2.12, eerste lid, onder b, Wabo (afwijking nationale regeling)	€ 215,00
1.8.7	een voorbereidingsbesluit voor zover toepassing is gegeven aan art. 3.7, vierde lid, tweede volzin, Wro als bedoeld in art. 2.12, eerste lid, onder c, Wabo:	€ 215,00
	Uitvoering werk of werkzaamheden	
1.9	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in art. 2.1, eerste lid, onder b, Wabo voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijn, of van werkzaamheden, in gevallen waarin dat bij een bestemmingsplan, beheerverordening of voorbereidingsbesluit is bepaald,	€ 215,00
	Deelbeoordeling activiteit het gebruiken van een bouwwerk met het oog op brandveiligheid	
1.10	een vergunning, die betrekking heeft op een activiteit als bedoeld in art. 2.1, eerste lid, onder d, van de Wabo bedraagt het tarief voor bouwwerken met een bruto vloeroppervlakte als bedoeld in het normblad NEN 2580, onverminderd het bepaalde in de andere onderdelen van dit hoofdstuk indien tevens sprake is van de in die onderdelen bedoelde activiteiten	
1.10.1	van 0 t/m 100 m2	€ 450,00
1.10.2	van 101 t/m 500 m2	€ 525,00
1.10.3	van 500 t/m 5.000 m2	€ 800,00
1.10.4	van 5.000 t/m 50.000 m2	€ 1.250,00

1.10.5	van meer dan 50.000 m2 vermeerderd per m2 met €	€ 2.650,00

	Monumenten/beschermd stads- of dorpsgezicht	
1.11	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in:	
1.11.1	Art. 2.1, eerste lid, onder f, Wabo voor het slopen, verstoren, verplaatsen of in enig opzicht wijzigen van een beschermd monument op een wijze waardoor het wordt ontsierd of in gevaar wordt gebracht, worden de leges verhoogd met	€ 2.155,00
1.11.2	Art. 2.1, eerste lid, onder h, Wabo voor het slopen van een bouwwerk in een beschermd stads- of dorpsgezicht, worden de leges verhoogd met	€ 2.155,00
1.11.3	Art. 2.2, eerste lid, onder b, onderdeel 1 en onderdeel 2, Wabo voor het slopen, verstoren, verplaatsen of in enig opzicht wijzigen van een krachtens provinciale of gemeentelijke verordening aangewezen monument, of het herstellen, gebruiken of laten gebruiken daarvan op een wijze waardoor het ontsierd of in gevaar wordt gebracht, worden de leges verhoogd met	€ 2.155,00
1.11.4	Art. 2.2, eerste lid, onder c, Wabo voor het slopen van een bouwwerk, dat krachtens provinciale of gemeentelijke verordening is aangewezen als beschermd stads- of dorpsgezicht,	€ 2.155,00
	Slopen	
1.12	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in art. 2.1, eerste lid, onder g,Wabovoor het slopen van een bouwwerk in gevallen waarin dat een bestemmingsplan, beheerverordening of voorbereidingsbesluit is bepaald, dan wel als bedoeld in art.2.2, eerste lid, onderdeel a, Wabo voor het slopen van een bouwwerk voor zover daarvoor krachtens provinciale of gemeentelijke verordening een vergunning of ontheffing is vereist:	€ 2.155,00
	Aanleggen of verandering brengen in een weg	
1.13	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in art. 2.2, eerste lid, onder d, Wabovoor het aanleggen of aanbrengen van een verandering in de wijze van aanleg van een weg, voor zover daarvoor tevens een verbod geldt als bedoeld in art. 2.1, eerste lid , onder b, Wabo,	€ 835,00
	Uitweg/inrit	
1.14	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in art. 2.2,eerste , onder e, Wabo voor het maken, hebben, veranderen of wijzigen van het gebruik van een uitweg of inrit,	€ 475,00
	Alarminstallatie	

1.15	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in art. 2.2, eerste lid, onder f,Wabovoor het in, op of aan een onroerende zaak hebben van een alarminstallatie die voor de omgeving een opvallend geluid of geluidsignaal kan produceren,	€ 360,00
	Kapactiviteiten	
1.16	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in art. 2.2, eerste lid, onder g, Wabo voor het vellen of doen vellen van houtopstand, worden de leges verhoogd met: - voor maximaal 5 bomen - met een opslag voor elke boom dan de vijfde boom	 € 200,00 € 20,00
	Handelsreclame en overige uitingen	

1.17	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in:	
1.17.1	Art 2.2, eerste lid, onder h, alsmede art. 2.2, tweede lid, Wabo voor het gebruiken van een zaak voor het aanbrengen of doen aanbrengen van opschriften, aankondigingen, afbeeldingen, reclameobjecten of constructies, in welke vorm dan ook, die zichtbaar zijn vanaf een voor het publieke toegankelijke plaats	€ 360,00
1.17.2	Art. 2.2, eerste lid, onder i, alsmede art. 2.2, tweede lid, Wabo voor het als zakelijk gerechtigde of gebruiker van een zaak toe te staan voor het aanbrengen of doen aanbrengen van opschriften, aankondigingen, afbeeldingen, reclameobjecten of constructies, in welke vorm dan ook, die zichtbaar zijn vanaf een het publiek toegankelijke plaats	€ 360,00
	Omgevingsvergunning in twee fasen	
1.18	het verstrekken van een omgevingsvergunning in twee fasen als bedoeld in art.2.5, eerste lid, Wabo ter zake van de:	
1.18.1	eerste fase : het bedrag dat voortvloeit door toepassing van de tarieven opgenomen in hoofdstuk 1 deze tarieventabel voor de vergunning(en) waarvoor de aanvraag voor de eerste fase wordt gedaan	
1.18.2	tweede fase : het bedrag dat voortvloeit door toepassing van de tarieven opgenomen in hoofdstuk 1 van deze tarieventabel voor de vergunning(en) waarvoor de aanvraag voor de tweede fase wordt gedaan	
	Beoordeling bodemrapport	

1.19	Onverminderd het bepaalde in de voorgaande onderdelen van dit hoofdstuk bedraagt het tarief, indien krachtens wettelijk voorschrift voor de in dat onderdeel bedoelde aanvraag een bodemrapport wordt beoordeeld	
1.19.1	bij de beoordeling van een milieukundig bodemrapport	€ 215,00
1.19.2	bij de beoordeling van een archeologisch bodemrapport	€ 215,00
	Verlenging tijdelijke vergunning	
1.20	Bij een verlenging van een tijdelijke vergunning voor de bouw/aanleg van een tijdelijke voorziening, waarbij de afronding van het project niet binnen de in eerste instantie bepaalde termijn mogelijk blijkt te zijn bedragen de leges: De verlenging wordt eveneens voor een bepaalde termijn verleend.	€ 800,00
	Geringe wijziging	
1.22	tot een geringe wijziging van een vergunning als gevolg van een, naar de omstandigheden beoordeeld, geringe wijziging in het project	€ 215,00
	Overige omgevingsvergunningen	
1.23	Het verstrekken van een omgevingsvergunning als bedoel in de Wabo voor zover daarvoor niet elders in hoofdstuk 1 van de tarieventabel een tarief is opgenomen	€ 215,00
	Kosten kennisgeving	
1.24	het doen van kennisgevingen: per kennisgeving, indien van toepassing, ingevolge enig artikel van de Wabo	€ 320,00

Hoofdstuk 2 Wegen en waterwegen

Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor:

artikel	Omschrijving	Tarief 2020
	Wegen	

	Wegenverkeerswet	
2.1.1	het verkrijgen van een ontheffing als bedoeld in art. 8 de Wegenverkeerswet 1994 (WVW)	€ 350,00
2.1.2	een wijziging of verlenging van een ontheffing als bedoeld in de Wegenverkeerswet 1994 (WVW)	€ 135,00
	Regeling voertuigen	
2.2.1	het verkrijgen van een ontheffing als bedoeld in art. 9.1 van de regeling voertuigen	€ 475,00
2.2.2	een wijziging of verlenging van een ontheffing als bedoeld in art. 9.1 van de regeling voertuigen	€ 170,00
	Reglement Verkeersregels en verkeerstekens 1990	
2.3.1	het verkrijgen van een ontheffing als bedoeld in art. van het Reglement Verkeerregels en verkeertekens 1990	€ 210,00
2.3.2	een wijziging of verlenging van een ontheffing als bedoeld in art. van het Reglement Verkeerregels en verkeertekens 1990	€ 175,00
	Wegenverordening	
2.4.1.1	het verkrijgen van een vergunning ingevolge de Wegenverordening Noord-Holland voor: - het aanleggen of in stand houden van een kunstwerk over een weg of binnen de grens van een weg; - het veranderen van een kunstwerk, zodanig dat zij daardoor niet meer voldoen aan de bestemming en de omschrijving in de wegenlegger; - het opbreken van een wegverharding en het verlagen of ophogen van een weg	€ 1.200,00
2.4.1.2	een wijziging of verlenging van een vergunning als bedoeld in de Wegenverordening Noord-Holland	€310,00
2.4.2	het uitvoeren van kleine graafwerkzaamheden in een weg	€ 155,00

2.4.3	het verkrijgen van een vergunning als bedoeld in de Wegenverordening Noord-Holland voor: - het afdammen, dempen of verminderen van het water-afvoerend vermogen van een langs of op de grens van een weg gelegen sloot; - het aanbrengen en hebben van opslagtanks, bakken, putten, goten e.d., voetpaden, stoepen, bouwconstructies, verhogingen van wallen en andere	€ 350,00
	- voorwerpen; - het weiden van dieren; - het aanbrengen, hebben of verwijderen van beplanting, borden of palen; - het leggen of hebben liggen van rails; - het laten afstromen of aflopen van fecaliën, gier, mest of afvalwater via bermsloten of hemelwater van daken of uit goten; - het innemen van een (vaste) standplaats met voertuigen ten behoeve van handel of bedrijf; - het plaatsen of laten liggen van agrarische of andere producten of materialen binnen 2 meter uit de kant van de verharding; - het over of boven de weg aanbrengen en hebben van uitspringende constructiedelen of voorwerpen, het laten draaien van voorzieningen waaraan hang- of sluitwerk is bevestigd of het aanbrengen en hebben van andere zaken.	
2.4.4	een wijziging of verlenging van een vergunning als bedoeld onder 2.4.3	€ 175,00

2.4.5	het verkrijgen van een vergunning als bedoeld in de Wegenverordening Noord-Holland voor het in een weg leggen of hebben liggen van leidingen (buizen en kabels daaronder begrepen): - voor de eerste 100 meter (of gedeelte daarvan) - voor elke volgende 100 meter (of gedeelte daarvan) tot 1.000 meter - voor elke volgende 100 meter (of gedeelte daarvan) van 1.000 tot 10.000 meter - voor elke volgende 100 meter (of gedeelte daarvan) boven de 10.000 meter	 € 465,00 € 87,35 € 77,75 € 31,20
2.4.6	een wijziging of verlenging van een vergunning als bedoeld onder 2.4.5 of een opdracht tot het verleggen in opdracht van de provincie Noord-Holland	€ 465,00
2.4.7	het verkrijgen van een vergunning als bedoeld in art. 5 van de Wegenverordening voor het in een weg leggen of hebben liggen van een duiker	€ 350,00
2.4.8	een wijziging of verlenging van een vergunning als bedoeld onder 2.4.7	€ 115,00
2.5	Waterwegen	
2.5.1	het verstrekken van een ontheffing als bedoeld in: - art. 4.7, eerste lid, onder a, van de Waterverordening provincie Noord-Holland - art. 4.7, eerste lid, onder b, van de Waterverordening provincie Noord-Holland	 € 1.100,00 € 1.100,00
2.5.2	een wijziging of verlenging van een ontheffing als bedoeld onder 2.5.1	€ 620,00
2.5.3	het verstrekken van een ontheffing als bedoeld in art. 4.7, eerste lid onder c van de Waterverordening Noord-Holland voor:	

	a. kunstwerken; b. remming- en geleide- werken en wachtplaatsen, afzonderlijk bij reeds bestaande kunstwerken;	€ 620,00 € 465,00
	c. oeverwerken, met inbegrip van los- en laadplaatsen; d. voorwerpen, waaronder palen en steigers; e. kabels, buizen en leidingen:	€ 465,00 € 310,00 € 475,00
2.5.4	een wijziging of verlenging van een ontheffing als bedoeld onder 2.5.3 voor: a. kunstwerken; b. remming- en geleide- werken en wachtplaatsen, afzonderlijk bij reeds bestaande kunstwerken; c. oeverwerken, met inbegrip van los- en laadplaatsen; d. voorwerpen, waaronder palen en steigers; e. kabels, buizen en leidingen:	 € 550,00 € 350,00 € 350,00 € 210,00 € 355,00
2.6.1.1	het verstrekken van een ontheffing, vergunning, toestemming of vrijstelling als bedoeld in Scheepvaartverkeerswet of als bedoeld in Binnenvaartpolitiereglement, waaronder een vergunning als bedoeld art. 1.21, tweede lid, van het Binnenvaartpolitiereglement voor incidenteel bijzonder transport, of ontheffing voor het innemen van een ligplaats	€ 225,00

2.6.1.2	het wijzigen van een ontheffing, vergunning, toestemming of vrijstelling als bedoeld in Scheepvaartverkeerswet of als bedoeld in Binnenvaartpolitiereglement, waaronder een vergunning als bedoeld art. 1.21, tweede lid van het Binnenvaartpolitiereglement voor incidenteel bijzonder transport, of ontheffing voor het innemen van een ligplaats	€ 75,00
2.6.2	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in art. 1.21 tweede van het Binnenvaartpolitiereglement (bijzonder transport) voor een jaar	€ 235,00
2.6.3	een wijziging of verlenging van een ontheffing, vergunning, toestemming of vrijstelling als bedoeld onder 2.6.2	€ 115,00
2.6.4	het begeleiden van schepen door of met behulp van een ambtenaar van de provincie Noord-Holland; - begeleiding per voertuig per kwartier (of gedeelte daarvan); - begeleiding per vaartuig per kwartier (of gedeelte daarvan);	 € 16,60 € 25,05

Hoofdstuk 3 Waterwet

Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor:

		Tarief 2020
3.1	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in art. 6.4 van de Waterwet per m3 nominale pompcapaciteit per uur van de pompinstallatie waarmee water aan de grond wordt onttrokken dan wel in de grond wordt geïnfiltreerd; - met een minimum per vergunning van - met een maximum per vergunning van	 € 24,25 € 715,00 € 13.845,00
3.2	het verstrekken van een vergunning als bedoeld onder 3.1 letter a, waarbij sprake is van samenloop conform art. 6.17 van de Waterwet per m3 nominale pompcapaciteit per uur van de pompinstallatie waarmee water aan de grond wordt onttrokken dan wel in de grond wordt geïnfiltreerd;	

	- met een minimum per vergunning van - met een maximum per vergunning van	€ 32,25 € 950,00 € 18.405,00
3.3	een wijziging van een vergunning, als bedoeld onder 3.1 en 3.2, indien deze leidt tot een wijziging van de pompcapaciteit, een minimumbedrag van een en ander met dien verstande dat indien de wijziging leidt tot een uitbreiding van de pompcapaciteit overeenkomstig het bepaalde onder 3.1 en 3.2 met inachtneming van het minimumtarief en het maximumtarief	€ 715,00
3.4.	een wijziging van een voorschrift van een vergunning als bedoeld onder 3.2. per te wijzigen voorschrift	€ 345,00
3.5	het verkrijgen van een gedoogbeschikking voor het tijdelijk zonder vergunning in werking hebben van een inrichting of een gedeelte van een inrichting in samenhang met een te starten of gestarte vergunningsprocedure, waarbij het aangevraagde gedogen anticipeert op verlening van de vergunning, het overeenkomstig het onder 3.1 (van de tarieventabel) vast te stellen bedrag voor het aanvragen van een vergunning, met dien verstande dat 25% van de onder 5.1 (van de tarieventabel) genoemde bedragen worden geheven, met een minimum van	€ 180,00
3.6	het verkrijgen van een gedoogbeschikking, waarbij in andere gevallen als bedoeld in 3.6 toestemming wordt gegeven dat tijdelijk bepaalde vergunningsvoorschriften niet worden nageleefd, met uitzondering van gevallen waarbij sprake is van het niet tijdig nemen van een besluit op een onder 3.1 en 3.2 genoemde aanvraag binnen de in art. 3:18 van de Algemene wet bestuursrecht genoemde termijn van zes maanden	€ 180,00
	Kosten kennisgevingen	
3.7	het doen van kennisgevingen: per kennisgeving, indien van toepassing; - ingevolge de Waterwet; - in relatie tot een in behandeling genomen aanvraag	€ 320,00
	tot het verkrijgen van een gedoogbeschikking	€ 320,00

Hoofdstuk 4 Wet hygiëne en veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden

Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor:

		Tarief 2020
4.1	het verstrekken van een ontheffing als bedoeld in art. 5 , eerste lid van de Wet hygiëne en veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden voor een badinrichting of zwemgelegenheid:	€ 550,00
4.2	een wijziging of aanvulling dan wel intrekking van een ontheffing als bedoeld onder 4.1.	€ 300,00

Hoofdstuk 5 Ontgrondingenwet, ontgrondingenverordening Noord-Holland 2010

5.1	Begripsomschrijvingen
5.1.1	Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder:
5.1.1.1	Oppervlaktedelfstoffen: bouwgrondstoffen zoals zand, klei, grind en leem

Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor:

		Tarief 2020
5.2	het verstrekken van een vergunning ingevolge de Ontgrondingenwet en de Ontgrondingenverordening Noord-Holland 2010: a. ingeval geen oppervlaktedelfstoffen van de desbetreffende percelen wordt afgevoerd b. ingeval oppervlaktedelfstoffen van de desbetreffende percelen wordt afgevoerd, dient het tarief zoals vermeld onder 5.1.a te worden vermeerderd met: - per m3 - tot een maximum van	€ 3.400,00 € 0,10 € 104.600,00

5.3	een wijziging van een vergunning als bedoeld onder 5.2.b, indien deze leidt tot vergroting van de maximum hoeveelheid oppervlaktedelfstoffen voor winning waarvan (oorspronkelijk) vergunning is verleend, een bedrag gelijk aan het verschil tussen het met	
	toepassing van het bepaalde onder 5.2.b, verschuldigde bedrag voor de opnieuw vastgestelde hoeveelheid en het reeds betaalde bedrag	
5.4	a. een wijziging van een vergunning als bedoeld onder 5.2.a, anders dan in de onder 5.2.b genoemde gevallen; b. een machtiging krachtens art. 12 van de Ontgrondingswet	€ 1.125,00 € 1.125,00
5.5	een wijziging van een vergunning als bedoeld onder 5.2.a waarbij sprake is van een combinatie van de onder 5.3 en 5.4 genoemde gevallen, de bedragen conform 5.2.a en 5.2.b betekent de wijziging echter dat er geen gebruik wordt gemaakt van de vergunning en de vergunning wordt ingetrokken, dan bestaat er recht op teruggaaf van 50% van de opgelegde aanslag van de onder 5.2.b per m3 genoemde bedragen. Het onder 5.2.a. genoemde bedrag is nooit onderdeel van de teruggaaf.	
5.6.	het doen van kennisgevingen: per kennisgeving ingevolge de Ontgrondingswet en de Ontgrondingenverordening Noord-Holland 2010 volgens procedure afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht	€ 320,00

Hoofdstuk 6 Wadloopverordening 2019 provincie Friesland

Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor:

		Tarief 2020
6.1	een vergunning als bedoeld in art. 4 van de “Wadloopverordening 2019” voor: a. rechtspersonen die per jaar tot 1.000 wadlopers begeleiden; b. rechtspersonen die per jaar 1.000 tot 5.000 wadlopers begeleiden;	 € 750,00 € 2.500,00 € 4.000,00

	c. rechtspersonen die per jaar 5.000 of meer wadlopers begeleiden; d. natuurlijke personen die groepen tot 12 personen begeleiden; e. natuurlijke personen die solo lopen;	€ 250,00 € 125,00
6.2	een erkenning tot wadloopgids;	€ 35,00
6.3	een begeleiderspas;	€ 35,00
6.4	Een met beperking in tijd of plaats vanaf 50 personen: a. voor natuurlijke personen; b. voor rechtspersonen en andere organisaties	 € 75,00 € 250,00
6.5	voor een solopas;	€ 35,00
6.6	a. voor droogvallende platen voor groepen kleiner dan 50 personen; b. voor droogvallende platen voor groepen van meer dan 50 personen	€ 0,00 € 200,00

Hoofdstuk 7 Wet Natuurbescherming (Wnb)

Het tarief bedraagt voor het nemen van een besluit over de verlening van:

		Tarief 2020
7.1	a.	€ 300,00

	een tegemoetkoming in geleden schade, aangericht door in het wild levende beschermde dieren als bedoeld in art. 6.1. eerste lid Wnb; beschermde dieren als bedoeld in art. 6.1. eerste lid Wnb b. de retributie wordt niet geheven als het gaat om schade die is aangericht: 1. in een foerageergebied of ganzenrustgebied gedurende de periode dat de schadeveroorzakende diersoort niet mag worden verjaagd of gedood. 2. door de das, de bever, de wilde kat, de otter, de wolf of de lynx; c. er vindt geen teruggaaf plaats als de aanvraag, als bedoeld in art. 7.1. letter a wordt ingetrokken en er al een taxatie van de schade heeft plaatsgevonden; d. In afwijking van artikel 8 van de Legesverordening Noord-Holland 2020 vindt er geen teruggaaf plaats indien het verzoek wordt afgewezen of geweigerd.	

Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor:

7.2	een vergunning voor het realiseren van projecten of het verrichten van andere handelingen als bedoeld in artikel 2.7, tweede en 3 lid, Wet natuurbescherming m.u.v. vergunningen die worden verleend in het kader van beheer en schadebestrijding in Natura 2000-gebieden, alsmede voor vergunningen voor het uitvoeren van herstel en instandhoudingsmaatregelen in het belang van Natura 2000gebieden zoals bedoeld in artikel 2.2. van de Wet natuurbescherming.	€ 2.000,00
7.3	een ontheffing als bedoeld in artikel 3.3, eerste lid, , artikel 3.8, eerste lid, artikel 3.10, tweede lid, artikel 3.17, artikel 3.25, artikel 3.32 en artikel 3.34 Wet natuurbescherming, m.u.v. de ontheffingen die worden verleend t.b.v. schadebestrijding en populatiebeheer, alsmede t.b.v. onderzoek, onderwijs en opvang van beschermde inheemse diersoorten	€ 2.250,00
7.4	een ontheffing als bedoeld in artikel 4.5, eerste en derde lid Wet natuurbescherming (houtopstanden)	€ 400,00

Hoofdstuk 8 Wet Luchtvaart (Wlv)

Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor

		Tarief 2020

8.1	een ontheffing van maximaal 2 starts en 2 landingen per dag voor bemande helikopters als bedoeld in art. 8a. 51 Wlv (tijdelijk en uitzonderlijk gebruik)	€ 690,00
8.2	een locatie gebonden ontheffing voor één of meerdere starts en/of landingen op één en hetzelfde terrein voor bemande helikopters als bedoeld in art. 8a. 51 Wlv (tijdelijk en uitzonderlijk gebruik)	€ 690,00
8.3	een locatie gebonden ontheffing voor één of meerdere starts en/of landingen op één en hetzelfde terrein voor bemande helikopters als bedoeld in art. 8a. 51 Wlv (tijdelijk en uitzonderlijk gebruik), indien voor niet meer dan 10 starts en/of landingen voor één dag wordt gebruikt	€ 377,00
8.4	een locatie gebonden ontheffing voor één of meerdere starts en/of landingen op één en hetzelfde terrein voor luchtvaartuigen niet zijnde bemande helikopters als bedoeld in art. 8a. 51 Wlv (tijdelijk en uitzonderlijk gebruik)	€ 690,00
8.5	een locatie gebonden ontheffing voor één of meerdere starts en/of landingen op één en hetzelfde terrein voor luchtvaartuigen niet zijnde bemande helikopters als bedoeld in art. 8a. 51 Wlv (tijdelijk en uitzonderlijk gebruik), indien voor niet meer dan 10 starts en/of landingen voor één dag wordt gebruikt	€ 377,00
8.6	een luchtvaartregeling als bedoeld in art. 8.64 eerste lid Wlv, op verzoek, niet zijnde “omzettingen” van ontheffingen op grond van art. 13 (voormalige) Luchtvaartwet	€ 3.388,00
8.7	een wijziging vaneen luchtvaartregeling als bedoeld in art. 8.64 eerste lid Wlv, op verzoek,	€ 1.695,00
8.8	een luchtvaartbesluit als bedoeld in art. 8.43 Wlv, op verzoek, niet zijnde “omzettingen” van ontheffingen op grond van art. 13 (voormalige) Luchtvaartwet	€ 9.815,00
8.9	een wijziging vaneen luchtvaartbesluit als bedoeld in art. 8.43 Wlv, op verzoek,	€ 4.907,00
8.10	behalve de leges bedoeld in hoofdstuk 8 wordt voorts in rekening gebracht een bedrag voor te maken kosten per kennisgeving 1)	€ 320,00

Hoofdstuk 9 Overige diensten t.b.v. legesverordening

Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor:

		Tarief 2020

9.1	a. het verstrekken van een vergunning, ontheffing, vrijstelling, toestemming, machtiging, etc. krachtens een provinciale verordening, provinciaal reglement of enig ander wettelijk voorschrift, anders dan hiervoor genoemd; b. een wijziging of verlenging van een vergunning, ontheffing, vrijstelling, toestemming, machtiging, etc. als bedoeld onder 9.1.a	€ 215,00 € 107,50
9.2	behalve de leges bedoeld in hoofdstuk 9 wordt voorts in rekening gebracht een bedrag voor te maken kosten per kennisgeving	€ 320,00

Hoofdstuk 1 Dienstverlening vallend onder de fysieke leefomgeving/omgevingsvergunning

1.1	**Begripsomschrijvingen**
1.1.1	Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder:
1.1.1.1	**Aanlegkosten:** de aannemingssom exclusief omzetbelasting, bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, van de Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken 2012 (UAV2012), voor het uit te voeren werk, of voor zover deze ontbreekt, een raming van de aanlegkosten, exclusief omzetbelasting. Indien de werken of werkzaamheden geheel of gedeeltelijk door zelfwerkzaamheid geschieden wordt in deze titel onder aanlegkosten verstaan: de prijs die aan een derde in het economisch verkeer zou moeten worden betaald voor de werken of werkzaamheden waarop de aanvraag betrekking heeft;
1.1.1.2	**Bouwkosten:** de aannemingssom exclusief omzetbelasting, bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, van de Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken 2012 (UAV 2012), voor het uit te voeren werk, of voor zover deze ontbreekt, een raming van de bouwkosten, exclusief omzetbelasting, bedoeld in het normblad NEN 2699, of zoals dit normblad laatstelijk is vervangen of gewijzigd. Indien het bouwen geheel of gedeeltelijk door zelfwerkzaamheid geschiedt wordt in deze titel onder bouwkosten verstaan: de prijs die aan een derde in het economisch verkeer zou moeten worden betaald voor het tot stand brengen van het bouwwerk waarop de aanvraag betrekking heeft;
1.1.1.3	**Tijdelijk bouwwerk**: In afwijking van artikel 1.1.1.2 geldt als grondslag voor de vaststelling van de bouwkosten voor een tijdelijk bouwwerk:
1.1.1.3.1	indien het een bouwwerk betreft dat qua constructie niet bedoeld is om verplaatsbaar te zijn, de aannemingssom dan wel een raming van de bouwkosten vastgesteld als omschreven in artikel 1.1.1.2
1.1.1.3.2	indien het een gehuurd bouwwerk betreft dat qua constructie bedoeld is om verplaatsbaar te zijn, de plaatsingskosten vermeerderd met de huurkosten van het bouwwerk berekend over de beoogde instandhoudingtermijn. Deze kosten zijn exclusief de omzetbelasting;
1.1.1.3.3	indien het niet een gehuurd bouwwerk betreft dat qua constructie bedoeld is om verplaatsbaar te zijn, de som van de plaatsingskosten en de aanschaf-, leverings- en (ver)bouwkosten van het bouwwerk. Deze kosten zijn exclusief de omzetbelasting;
1.1.1.4	**Sloopkosten:** de aannemingssom exclusief omzetbelasting, bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, van de Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken 2012 (UAV 2012), voor het uit te voeren werk, of voor zover deze ontbreekt, een raming van de sloopkosten, exclusief omzetbelasting. Indien het slopen geheel of gedeeltelijk door zelfwerkzaamheid geschiedt wordt in deze titel onder sloopkosten verstaan: de prijs die aan een derde in het economisch verkeer zou moeten worden betaald voor het slopen van het bouwwerk waarop de aanvraag betrekking heeft.
1.1.2	**Wabo:** Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor:

1.2	**Omgevingsvergunning**
1.2.1	een omgevingsvergunning voor een project: de som van de verschuldigde leges voor verschillende activiteiten of handelingen waaruit het project geheel of gedeeltelijk bestaat en waarop de aanvraag betrekking heeft en de verschuldigde leges voor de extra toetsen die in verband met de aanvraag moeten worden uitgevoerd, berekend naar de tarieven en overeenkomstig het bepaalde in hoofdstuk 1 van de tarieventabel. In afwijking van het voorafgaande kan ook per activiteit, handeling of andere grondslag een legesbedrag worden gevorderd.

		Tarief 2021
1.3	**Vooroverleg/principeverzoek**	
1.3.1	het vooroverleg of het principeverzoek over of het beoordelen van een principeverzoek tot het geheel of gedeeltelijk vaststellen of wijzigen van een inpassingsplan, een wijzigingsplan of andere besluiten gebaseerd op het bepaalde in **artikel 3:26, 1ste en 2de lid en artikel 3:6, 1ste lid, Wro**	**€ 510,00**
1.3.2	indien volgend op het vooroverleg of het principeverzoek als bedoeld onder 1.3.1 binnen één jaar voor hetzelfde plan of besluit een aanvraag tot het geheel of gedeeltelijk vaststellen, herzien, wijzigen of uitwerken van het inpassings- of wijzigingsplan in behandeling wordt genomen, wordt het op grond van artikel 1.3.1. betaalde bedrag verrekend met de leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken voor het bouwen van een bouwwerk als bedoeld onder 1.3.3.1.	
1.3.3	**Bouwen van een bouwwerk**	
1.3.3.1	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in **art. 2.1, 1ste lid, onder a, Wabo of als bedoeld in art. 2.19a, 2de lid, onder a van de Crisis- en herstelwet** voor het aanleggen of bouwen van een bouwwerk; -bij bouwkosten tot € 50.000,- : € 100,- per €1.000,- -bij bouwkosten tussen € 50.000,- en € 400.000,- : €5.000,- vermeerderd met 3,00% voor bouwkosten boven de €50.000,- -bij bouwkosten tussen €400.000,- en €1.000.000,- : €15.500,- vermeerderd met 2,39% voor bouwkosten boven de € 400.000,- - bij bouwkosten tussen €1.000.000,- en € 5.000.000 : €29.000,- vermeerderd met 1,35% voor	 ***€ 100,00 per € 1.000,-*** ***€ 5.000,00 + 3,00%*** ***€ 15.500,00 + 2,40%*** **€ 29.000,00**

	bouwkosten boven de € 1.000.000,-	**+ 1,35%**
	- bij bouwkosten tussen €5.000.000,- en €25.000.000:€ 83.000- vermeerderd met 0,25% voor bouwkosten boven de € 5.000.000,-	**€ 83.000,00 + 0,25%**
	-bij bouwkosten meer dan €25.000.000,- :€133.000,- vermeerderd met 0,05% voor bouwkosten boven de €25.000.000,-	**€ 133.000,00 + 0,050%**
1.3.3.2	**Bouw-/aanlegkosten zonnecollectoren en -panelen**	
	Bij het in behandeling nemen van een aanvraag voor een omgevingsvergunning of voor het beoordelen van een conceptaanvraag voor een omgevingsvergunning, die betrekking heeft op het plaatsen van een collector voor warmteopwekking of een paneel voor elektriciteitsopwekking worden de bouw-/aanlegkosten voor de collectoren of panelen op € 0,00 geraamd. Indien collectoren voor warmteopwekking of panelen voor elektriciteitsopwekking onderdeel uitmaken van een aanvraag omgevingsvergunning, dan wel conceptaanvraag omgevingsvergunning, bestaande uit meer onderdelen dan uitsluitend collectoren of panelen, dan worden voor de vaststelling van het legesbedrag de bouwkosten voor de collectoren of panelen buiten beschouwing gelaten.	
	Extra welstandstoets	
1.4	het verstrekken van een vergunning voor het bouwen van een bouwwerk als bedoeld **in art. 2.1, 1ste lid, onder a Wabo** in verband met een extra toetsing aan welstandscriteria indien zich tijdens de beoordeling van de aanvraag wijzigingen voor doen in het bouwplan en daarvoor een nieuwe welstandstoets noodzakelijk is, dan worden de leges verhoogd met:	**€ 220,00**
	Beoordeling advies agrarisch adviescommissie	
1.5	het verstrekken van een vergunning voor het bouwen van een bouwwerk als bedoeld in **art. 2.1, 1ste lid, onder a Wabo**, indien de aanvraag tot het verstrekken van een vergunning krachtens wettelijk voorschrift slechts kan worden afgehandeld wanneer een advies van de agrarische adviescommissie wordt beoordeeld, dan worden de leges verhoogd met	**€ 220,00**
	Beoordeling aanvullende gegevens	
1.6	het in behandeling nemen van aanvullende gegevens, die worden ingediend nadat de aanvraag tot het verstrekken van een vergunning voor het bouwen van een bouwwerk als bedoeld in **art. 2.1, 1ste lid, onder a Wabo** al in behandeling is genomen, dan worden de leges verhoogd met :	**€ 220,00**
	Toetsing of ontheffing in het kader van een exploitatieplan	

1.7	het verstrekken van een vergunning voor het bouwen van een bouwwerk als bedoeld in **art. 2.1, 1ste lid onder a, Wabo,** indien de aanvraag betrekking heeft op een bouwwerk,	
1.7.1	bij een ontheffing als bedoeld in **art. 6.12, 6de lid Wro**	**€ 220,00**
1.7.2	bij een toetsing aan een exploitatieplan	**€ 310,00**
1.7.3	bij toepassing van **art. 50a Woningwet**	**€ 220,00**
	Gebruik gronden en bouwwerken/vrijstellingen of ontheffingen bestemmingsplan e.a.	
1.8	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in **art. 2.1, 1ste lid, onder c**, **Wabo** tot het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met:	
1.8.1	een bestemmingsplan of beheerverordening als bedoeld in **art.2.1.12, 1ste lid onder a sub 1, Wabo**	**€ 260,00**
1.8.2	een bestemmingsplan of beheerverordening indien de vergunning betrekking heeft op een activiteit voor een bepaalde termijn als bedoeld in **art. 2.12, 1ste lid, onder a, sub 2,Wabo (**kruimellijst)	**€ 310,00**
1.8.3	een bestemmingsplan of beheerverordening als bedoeld in **art. 2.12, 1ste lid, onder a, sub 3, Wabo**: (buitenplans)	**€ 410,00**
1.8.4	een bestemmingsplan of beheerverordening als bedoeld in **art. 2.12, 1ste lid, onder b, Wabo** : (afwijking exploitatieplan)	**€ 310,00**
1.8.5	de regels gesteld krachtens **art. 4.1, 3de lid Wro**, als bedoeld in **art. 2.12, 1ste lid, onder b, Wabo** (afwijking provinciale regeling)	**€ 310,00**
1.8.6	de regels gesteld krachtens **art. 4.3, 3de lid, Wro**, als bedoeld **in art. 2.12, 1ste lid**, **onder b Wabo** (afwijking nationale regeling)	**€ 220,00**
1.8.7	een voorbereidingsbesluit voor zover toepassing is gegeven aan **art. 3.7, 4de lid**, **2de volzin, Wro** als bedoeld in **art. 2.12, 1ste lid, onder c, Wabo** :	**€ 220,00**
	Uitvoering werk of werkzaamheden	
1.9	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in **art. 2.1, 1ste lid, onder b, Wabo** voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijn, of van werkzaamheden, in gevallen waarin dat bij een bestemmingsplan, beheerverordening of voorbereidingsbesluit is bepaald,	**€ 285,00**
	Deelbeoordeling activiteit het gebruiken van een bouwwerk met het oog op brandveiligheid	
1.10	een vergunning, die betrekking heeft op een activiteit als bedoeld in **art. 2.1, 1ste lid, onder d van de Wabo** bedraagt het tarief voor bouwwerken met een bruto vloeroppervlakte als bedoeld in het normblad NEN 2580, onverminderd het bepaalde in de andere onderdelen van dit hoofdstuk indien tevens sprake is van de in die onderdelen bedoelde activiteiten	
1.10.1	van 0 t/m 100 m2	**€ 458,00**
1.10.2	van 101 t/m 500 m2	**€ 534,50**
1.10.3	van 500 t/m 5.000 m2	**€ 814,40**
1.10.4	van 5.000 t/m 50.000 m2	**€ 1.272,50**
1.10.5	van meer dan 50.000 m2	**€ 2.698,00**
1.10.6	Het verstrekken van een advies inzake de beoordeling van de brandveiligheid	**€ 612,50**

	Monumenten/beschermd stads- of dorpsgezicht	
1.11	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in:	
1.11.1	**Art. 2.1, 1ste lid, onder f, Wabo** voor het slopen, verstoren, verplaatsen of in enig opzicht wijzigen van een beschermd monument op een wijze waardoor het wordt ontsierd of in gevaar wordt gebracht, worden de leges verhoogd met	**€ 2.195,00**
1.11.2	**Art. 2.1, 1ste lid, onder h, Wabo** voor het slopen van een bouwwerk in een beschermd stads- of dorpsgezicht, worden de leges verhoogd met	**€ 2.195,00**
1.11.3	**Art.2.2, 1ste lid, onder b, sub 1 en sub 2, Wabo** voor het slopen, verstoren, verplaatsen of in enig opzicht wijzigen van een krachtens provinciale of gemeentelijke verordening aangewezen monument, of het herstellen, gebruiken of laten gebruiken daarvan op een wijze waardoor het ontsierd of in gevaar wordt gebracht, worden de leges verhoogd met	**€ 2.195,00**
1.11.4	**Art. 2.2, 1ste lid, onder c, Wabo** voor het slopen van een bouwwerk, dat krachtens provinciale of gemeentelijke verordening is aangewezen als beschermd stads- of dorpsgezicht, worden de leges verhoogd met	**€ 2.195,00**
	Slopen	
1.12	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in **art. 2.1, 1ste lid, onder g, Wabo** voor het slopen van een bouwwerk in gevallen waarin dat een bestemmingsplan, beheerverordening of voorbereidingsbesluit is bepaald, dan wel als bedoeld in art.2.2, 1ste lid, onderdeel a, Wabo voor het slopen van een bouwwerk voor zover daarvoor krachtens provinciale of gemeentelijke verordening een vergunning of ontheffing is vereist:	**€ 2.455,00**
	Aanleggen of verandering brengen in een weg	
1.13	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in **art. 2.2, 1ste lid, onder d, Wabo** voor het aanleggen of aanbrengen van een verandering in de wijze van aanleg van een weg, voor zover daarvoor tevens een verbod geldt als bedoeld in **art. 2.1, 1ste lid , onder b, Wabo,**	**€ 850,00**
	Uitweg/inrit	
1.14	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in **art. 2.2,1ste , onder e, Wabo** voor het maken, hebben, veranderen of wijzigen van het gebruik van een uitweg of inrit,	**€ 483,55**
	Alarminstallatie	
1.15	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in **art. 2.2, 1ste lid, onder f, Wabo** voor het in, op of aan een onroerende zaak hebben van een alarminstallatie die voor de omgeving een opvallend geluid of geluidsignaal kan produceren,	**€ 366,50**
	Kapactiviteiten	
1.16	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in **art. 2.2, 1ste lid, onder g, Wabo** voor het vellen of doen vellen van houtopstand, worden de leges verhoogd met: - voor maximaal 5 bomen - met een opslag voor elke boom dan de vijfde boom	**€ 305,00** **€ 30,50**
	Handelsreclame en overige uitingen	
1.17	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in:	
1.17.1	**Art 2.2, 1ste lid, onder h, alsmede art. 2.2, 2de lid Wabo** voor het gebruiken van een zaak voor het	**€ 305,00**

	aanbrengen of doen aanbrengen van opschriften, aankondigingen, afbeeldingen, reclameobjecten of constructies, in welke vorm dan ook, die zichtbaar zijn vanaf een voor het publiek toegankelijke plaats	
1.17.2	**Art. 2.2, 1ste lid, onder i, alsmede art. 2.2, 2de lid Wabo** voor het als zakelijk gerechtigde of gebruiker van een zaak toe te staan voor het aanbrengen of doen aanbrengen van opschriften, aankondigingen, afbeeldingen, reclameobjecten of constructies, in welke vorm dan ook, die zichtbaar zijn vanaf een voor het publiek toegankelijke plaats	**€ 305,00**
	Omgevingsvergunning in twee fasen	
1.18	het verstrekken van een omgevingsvergunning in twee fasen als bedoeld in **art. 2.5, 1ste lid, Wabo** ter zake van de:	
1.18.1	1ste fase : het bedrag dat voortvloeit door toepassing van de tarieven opgenomen in hoofdstuk 1 van deze tarieventabel voor de vergunning(en) waarvoor de aanvraag voor de 1ste fase wordt gedaan	
1.18.2	2de fase : het bedrag dat voortvloeit door toepassing van de tarieven opgenomen in hoofdstuk 1 van deze tarieventabel voor de vergunning(en) waarvoor de aanvraag voor de 2de fase wordt gedaan	
	Beoordeling bodemrapport	
1.19	Onverminderd het bepaalde in de voorgaande onderdelen van dit hoofdstuk bedraagt het tarief, indien krachtens wettelijk voorschrift voor de in dat onderdeel bedoelde aanvraag een bodemrapport wordt beoordeeld	
1.19.1	bij de beoordeling van een milieukundig bodemrapport	**€ 310,00**
1.19.2	bij de beoordeling van een archeologisch bodemrapport	**€ 310,00**
	Verlenging tijdelijke vergunning	
1.20	Bij een verlenging van een tijdelijke vergunning voor de bouw/aanleg van een tijdelijke voorziening, waarbij de afronding van het project niet binnen de in eerste instantie bepaalde termijn mogelijk blijkt te zijn bedragen de leges: De verlenging wordt eveneens voor een bepaalde termijn verleend.	**€ 815,00**
1.21	**Vuurwerkvergunning**	
	Het verstrekken van een vuurwerkvergunning voor evenementen	**€ 205,00**
	Geringe wijziging	
1.22	tot een geringe wijziging van een vergunning als gevolg van een, naar de omstandigheden beoordeeld, geringe wijziging in het project	**€ 220,00**
	Overige omgevingsvergunningen	
1.23	Het verstrekken van een omgevingsvergunning als bedoel in de Wabo voor zover daarvoor niet elders in hoofdstuk 1 van de tarieventabel een tarief is opgenomen	**€ 220,00**
	Kosten kennisgeving	
1.24	het doen van kennisgevingen: per kennisgeving, indien van toepassing, ingevolge enig artikel van de Wabo	**€ 325,00**

Hoofdstuk 2 Wegen en waterwegen

Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor:

artikel	Omschrijving	Tarief 2021
	Wegen	
	Wegenverkeerswet	
2.1.1	het verkrijgen van een ontheffing als bedoeld in art. 8 de Wegenverkeerswet 1994 (WVW)	**€ 325,00**
2.1.2	een wijziging of verlenging van een ontheffing als bedoeld in de Wegenverkeerswet 1994 (WVW)	**€ 125,00**
	Regeling voertuigen	
2.2.1	het verkrijgen van een ontheffing als bedoeld in art. 9.1 van de regeling voertuigen	**€ 660,00**
2.2.2	een wijziging of verlenging van een ontheffing als bedoeld in art. 9.1 van de regeling voertuigen	**€ 210,00**
	Reglement Verkeersregels en verkeerstekens 1990	
2.3.1	het verkrijgen van een ontheffing als bedoeld in art. van het Reglement Verkeerregels en verkeertekens 1990	**€ 290,00**
2.3.2	een wijziging of verlenging van een ontheffing als bedoeld in art. van het Reglement Verkeerregels en verkeertekens 1990	**€ 160,00**
	Omgevingsverordening NH2020 betreffende provinciale wegen	
2.4.1.1	het verkrijgen van een vergunning voor: - het aanleggen of in stand houden van een kunstwerk over een weg of binnen de grens van een weg; als bedoeld in art. 4.81, lid 1 onder b van de Omgevingsverordening NH2020 - het veranderen van een kunstwerk, zodanig dat deze daardoor niet meer voldoet aan de bestemming en de omschrijving in de wegenlegger; als bedoeld in art. 4.81, lid 1 onder b van de Omgevingsverordening NH2020 - het opbreken van een wegverharding en het verlagen of ophogen van een weg; als bedoeld in art. 4.80, lid 1 onder a van de Omgevingsverordening NH2020	**€ 2.500,00**
2.4.1.2	een wijziging of verlenging van een vergunning als bedoeld in 2.4.1.1	**€ 310,00**
2.4.2	het uitvoeren van kleine graafwerkzaamheden in een weg, als bedoeld in art. 4.80, onder a van de Omgevingsverordening NH2020	**€ 155,00**
2.4.3	het verkrijgen van een vergunning voor: - het afdammen, dempen of verminderen van het water-afvoerend vermogen van een langs of op de grens van een weg gelegen sloot, als bedoeld in art. 4.81, lid 1, onder b, van de Omgevingsverordening NH2020; - het aanbrengen en hebben van opslagtanks, bakken, putten, goten e.d., voetpaden, stoepen, bouwconstructies, verhogingen van wallen en andere voorwerpen, als bedoeld in art. 4.81, lid 1, onder b en c van de Omgevingsverordening NH2020; - het weiden van dieren, (zorgplichtbepaling art. 4.79 Omgevingsverordening NH2020) - het aanbrengen, hebben of verwijderen van beplanting, (zorgplichtbepaling art. 4.79	**€ 325,00**

	Omgevingsverordening NH2020); - het aanbrengen, hebben of verwijderen van borden of palen, als bedoeld in art. 4.81, lid 1, onder c van de Omgevingsverordening NH2020; - het leggen of hebben liggen van rails, als bedoeld in art. 4.81, lid 1, onder b van de Omgevingsverordening NH2020; - het laten afstromen of aflopen van fecaliën, gier, mest of afvalwater via bermsloten of hemelwater van daken of uit goten, als bedoeld in art. 4.81, lid 1, onder c van de Omgevingsverordening NH2020; - het innemen van een (vaste) standplaats met voertuigen ten behoeve van handel of bedrijf, , als bedoeld in art. 4.81, lid 1, onder c van de Omgevingsverordening NH2020; - het plaatsen of laten liggen van agrarische of andere producten of materialen binnen 2 meter uit de kant van de verharding, als bedoeld in art. 4.81, lid 1, onder c van de Omgevingsverordening NH2020; - het over of boven de weg aanbrengen en hebben van uitspringende constructiedelen of voorwerpen, het laten draaien van voorzieningen waaraan hang- of sluitwerk is bevestigd of het aanbrengen en hebben van andere zaken, als bedoeld in art. 4.81, lid 1, onder c van de Omgevingsverordening NH2020;	
2.4.4	een wijziging of verlenging van een vergunning als bedoeld onder 2.4.3	**€ 160,00**
2.4.5	- het verkrijgen van een vergunning als bedoeld in art. 4.81, lid 1, onder b van de Omgevingsverordening NH2020; voor het in een weg leggen of hebben liggen van leidingen (buizen en kabels daaronder begrepen): - voor de 1ste 100 meter (of gedeelte daarvan) - voor elke volgende 100 meter (of gedeelte daarvan) tot 1.000 meter - voor elke volgende 100 meter (of gedeelte daarvan) van 1.000 tot 10.000 meter - voor elke volgende 100 meter (of gedeelte daarvan) boven de 10.000 meter	**€ 415,00** **€ 88,90** **€ 78,35** **€ 31,75**
2.4.6	een wijziging of verlenging van een vergunning als bedoeld onder 2.4.5 of een opdracht tot het verleggen in opdracht van de provincie Noord-Holland	**€ 415,00**
2.4.7	het verkrijgen van een vergunning als bedoeld in art. 4.81, lid 1, onder b van OmgevingsverordeningNH2020 voor het in een weg leggen of hebben liggen van een duiker	**€ 245,00**
2.4.8	een wijziging of verlenging van een vergunning als bedoeld onder 2.4.7	**€ 115,00**
2.5	**Omgevingsverordening NH2020 betreffende provinciale waterwegen**	
2.5.1	het verstrekken van een ontheffing als bedoeld in: - art. 4.76, lid 1, onder a van de Omgevingsverordening NH2020; - art. 4.76, lid 1, onder b van de Omgevingsverordening NH2020;	 **€ 1.120,00** **€ 1.120,00**
2.5.2	een wijziging of verlenging van een ontheffing als bedoeld onder 2.5.1	**€ 550,00**
2.5.3	het verstrekken van een ontheffing als bedoeld in art. 4.76, lid 1, onder b van de Omgevingsverordening NH2020 voor: a. kunstwerken;	 **€ 550,00**

	b. remming- en geleide- werken en wachtplaatsen, afzonderlijk bij reeds bestaande kunstwerken; c. oeverwerken, met inbegrip van los- en laadplaatsen; d. voorwerpen, waaronder palen en steigers; e. kabels, buizen en leidingen:	**€ 415,00** **€ 415,00** **€ 285,00** **€ 415,00**
2.5.4	een wijziging of verlenging van een ontheffing als bedoeld onder 2.5.3 voor: a. kunstwerken; b. remming- en geleide- werken en wachtplaatsen, afzonderlijk bij reeds bestaande kunstwerken; c. oeverwerken, met inbegrip van los- en laadplaatsen; d. voorwerpen, waaronder palen en steigers; e. kabels, buizen en leidingen:	**€ 550,00** **€ 385,00** **€ 325,00** **€ 300,00** **€ 325,00**
302.6.1.1	het verstrekken van een ontheffing, vergunning, toestemming of vrijstelling als bedoeld in Scheepvaartverkeerswet of als bedoeld in Binnenvaartpolitiereglement, waaronder een vergunning als bedoeld art. 1.21, 2de lid van het Binnenvaartpolitiereglement voor incidenteel bijzonder transport, of ontheffing voor het innemen van een ligplaats	**€ 210,00**
2.6.1.2	het wijzigen van een ontheffing, vergunning, toestemming of vrijstelling als bedoeld in Scheepvaartverkeerswet of als bedoeld in Binnenvaartpolitiereglement, waaronder een vergunning als bedoeld art. 1.21, 2de lid van het Binnenvaartpolitiereglement voor incidenteel bijzonder transport, of ontheffing voor het innemen van een ligplaats	**€ 75,00**
2.6.2	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in art. 1.21 2de van het Binnenvaartpolitiereglement (bijzonder transport) voor een jaar	**€ 210,00**
2.6.3	een wijziging of verlenging van een ontheffing, vergunning, toestemming of vrijstelling als bedoeld onder 2.6.2	**€ 115,00**
€2.6.4	het begeleiden van schepen door of met behulp van een ambtenaar van de provincie Noord-Holland; - begeleiding per voertuig per kwartier (of gedeelte daarvan); - begeleiding per vaartuig per kwartier (of gedeelte daarvan);	**€ 16,90** **€ 25,50**

Hoofdstuk 3 Waterwet

Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor:

		Tarief 2021
3.1	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in art. 6.4 van de Waterwet per m3 nominale pompcapaciteit per uur van de pompinstallatie waarmee water aan de grond wordt onttrokken dan wel in de grond wordt geïnfiltreerd; - met een minimum per vergunning van - met een maximum per vergunning van	**€ 24,70** **€ 728,00** **€ 14.095,00**
3.2	het verstrekken van een vergunning als bedoeld onder 3.1 letter a, waarbij sprake is van samenloop conform art. 6.17 van de Waterwet per m3 nominale pompcapaciteit per uur van de pompinstallatie waarmee water aan de grond wordt onttrokken dan wel in de grond wordt geïnfiltreerd; - met een minimum per vergunning van - met een maximum per vergunning van	**€ 32,85** **€ 967,00** **€ 18.735,00**
3.3	een wijziging van een vergunning, als bedoeld onder 3.1 en 3.2, indien deze leidt tot een wijziging van de pompcapaciteit, een minimumbedrag van een en ander met dien verstande dat indien de wijziging leidt tot een uitbreiding van de pompcapaciteit overeenkomstig het bepaalde onder 3.1 en 3.2 met inachtneming van het minimumtarief en het maximumtarief	**€ 4.190,00**
3.4	een wijziging van een voorschrift van een vergunning als bedoeld onder 3.2. per te wijzigen voorschrift	**€ 2.095,00**
3.5	het verkrijgen van een gedoogbeschikking voor het tijdelijk zonder vergunning in werking hebben van een inrichting of een gedeelte van een inrichting in samenhang met een te starten of gestarte vergunningsprocedure, waarbij het aangevraagde gedogen anticipeert op verlening van de vergunning, het overeenkomstig het onder 3.1 (van de tarieventabel) vast te stellen bedrag voor het aanvragen van een vergunning, met dien verstande dat 25% van de onder 5.1 (van de tarieventabel) genoemde bedragen worden geheven, met een minimum van	**€ 1.060,00**
3.6	het verkrijgen van een gedoogbeschikking, waarbij in andere gevallen als bedoeld in 3.5 toestemming wordt gegeven dat tijdelijk bepaalde vergunningsvoorschriften niet worden nageleefd, met uitzondering van gevallen waarbij sprake is van het niet tijdig nemen van een besluit op een onder 3.1 en 3.2 genoemde aanvraag binnen de in art. 3:18 van de Algemene wet bestuursrecht genoemde termijn van zes maanden	**€ 1.060,00**
	Kosten kennisgevingen	

3.7	het doen van kennisgevingen: per kennisgeving, indien van toepassing; - ingevolge de Waterwet; - in relatie tot een in behandeling genomen aanvraag tot het verkrijgen van een gedoogbeschikking	 **€ 325,00** **€ 325,00**

Hoofdstuk 4 Wet hygiëne en veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden

Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor:

		Tarief 2021
4.1	het verstrekken van een ontheffing als bedoeld in art. 5 , 1ste lid van de Wet hygiëne en veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden voor een badinrichting of zwemgelegenheid:	**€ 825,00**
4.2	een wijziging of aanvulling dan wel intrekking van een ontheffing als bedoeld onder 4.1.	**€ 700,00**

Hoofdstuk 5 Ontgrondingenwet

5.1	**Begripsomschrijvingen**
5.1.1	Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder:
5.1.1.1	Oppervlaktedelfstoffen: bouwgrondstoffen zoals zand, klei, grind en leem

Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor:

		Tarief 2021
5.2	het verstrekken van een vergunning ingevolge de Ontgrondingenwet en de Omgevingsverordening NH2020: a. ingeval geen oppervlaktedelfstoffen van de desbetreffende percelen wordt afgevoerd b. ingeval oppervlaktedelfstoffen van de desbetreffende percelen wordt afgevoerd, dient het tarief zoals vermeld onder 5.1.a te worden vermeerderd met: - per m3	 **€ 4.790,00** **€ 0,10** **€ 106.480,00**

	tot een maximum van	
5.3	een wijziging van een vergunning als bedoeld onder 5.2.b, indien deze leidt tot vergroting van de maximum hoeveelheid oppervlaktedelfstoffen voor winning waarvan (oorspronkelijk) vergunning is verleend, een bedrag gelijk aan het verschil tussen het met toepassing van het bepaalde onder 5.2.b, verschuldigde bedrag voor de opnieuw vastgestelde hoeveelheid en het reeds betaalde bedrag	
5.4	a. een wijziging van een vergunning als bedoeld onder 5.2.a, anders dan in de onder 5.2.b genoemde gevallen; b. een machtiging krachtens art. 12 van de Ontgrondingswet	**€ 2.095,00** **€ 2.095,00**
5.5	een wijziging van een vergunning als bedoeld onder 5.2.a waarbij sprake is van een combinatie van de onder 5.3 en 5.4 genoemde gevallen, de bedragen conform 5.2.a en 5.2.b betekent de wijziging echter dat er geen gebruik wordt gemaakt van de vergunning en de vergunning wordt ingetrokken, dan bestaat er recht op teruggaaf van 50% van de opgelegde aanslag van de onder 5.2.b per m3 genoemde bedragen. Het onder 5.2.a. genoemde bedrag is nooit onderdeel van de teruggaaf.	
5.6	een vergunning voor activiteiten in een grondwaterbeschermings-gebied, die van grote maatschappelijke relevantie zijn	**€ 7.657,50**
5.7.	het doen van kennisgevingen: per kennisgeving	**€ 325,00**

Hoofdstuk 6 Wadloopverordening 2019

Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor:

		Tarief 2021
6.1	een vergunning als bedoeld in art. 4 van de "Wadloopverordening 2019" voor: a. rechtspersonen die per jaar tot 1.000 wadlopers begeleiden; b. rechtspersonen die per jaar 1.000 tot 5.000 wadlopers begeleiden; c. rechtspersonen die per jaar 5.000 of meer wadlopers begeleiden; d. natuurlijke personen die groepen tot 12 personen begeleiden; e. natuurlijke personen die solo lopen;	 **€ 750,00** **€ 2.400,00** **€ 4.000,00** **€ 260,00** **€ 130,00**
€6.2	een erkenning tot wadloopgids;	**€ 36,00**
6.3	een begeleiderspas;	**€ 36,00**
6.4	Een met beperking in tijd of plaats vanaf 50 personen: a. voor natuurlijke personen; b. voor rechtspersonen en andere organisaties	 **€ 77,00** **€ 260,00**
6.5	voor een solopas;	**€ 36,00**
6.6	a. voor droogvallende platen voor groepen kleiner	

	dan 50 personen; b. voor droogvallende platen voor groepen van meer dan 50 personen	**€ 0,00** **€ 205,00**

Hoofdstuk 7 Wet Natuurbescherming (Wnb)

Het tarief bedraagt voor het nemen van een besluit over de verlening van:

		Tarief 2021
7.1	a. een tegemoetkoming in geleden schade, aangericht door in het wild levende beschermde dieren als bedoeld in art. 6.1. 1ste lid Wnb; b. de retributie wordt niet geheven als het gaat om schade die is aangericht: 1. in een foerageergebied of ganzenrustgebied gedurende de periode dat de schadeveroorzakende diersoort niet mag worden verjaagd of gedood. 2. door de das, de bever, de wilde kat, de otter, de wolf of de lynx; 3. schade die is aangericht in de winterperiode van 1 oktober tot en met 31 maart; c. er vindt geen teruggaaf plaats als de aanvraag, als bedoeld in art. 7.1. letter a wordt ingetrokken en er al een taxatie van de schade heeft plaatsgevonden; d. In afwijking van artikel 7 van de Legesverordening Noord-Holland 2021 vindt er geen teruggaaf plaats indien het verzoek wordt afgewezen of geweigerd.	**€ 300,00**

Het tarief bedraagt voor het in behandeling van een aanvraag voor;

		Tarief 2021
7.2	een vergunning voor het realiseren van projecten als bedoeld in artikel 2.7, 2de en 3de lid, Wet natuurbescherming m.u.v. vergunningen die worden verleend:	**€ 2.250,00**

	a. ten behoeve van beheer en schadebestrijding in Natura 2000-gebieden; b. voor het uitvoeren van herstel en instandhoudingsmaatregelen in het belang van Natura 2000-gebieden zoals bedoeld in artikel 2.2. van de Wet natuurbescherming. c. ten behoeve van het realiseren van stikstof gerelateerde projecten, die mogelijk significante effecten voor habitats of soorten kunnen veroorzaken	
7.3	een vergunning voor het realiseren van projecten of het uitvoeren van andere handelingen als bedoeld in artikel 2.7, 2de en 3de lid, Wet natuurbescherming, aangevraagd door of namens een particulier	**€ 865,00**
7.4	een ontheffing als bedoeld in artikel 3.3, 1ste lid, artikel 3.8, 1ste lid, artikel 3.10, 2de lid, artikel 3.32 2de en artikel 3.34 3de lid Wet natuurbescherming, m.u.v. de ontheffingen die worden verleend t.b.v.: a. schadebestrijding, overlastbestrijding en populatiebeheer; b. onderzoek en onderwijs als bedoeld in artikel 3.3. 4de lid , sub b onder 5 en als bedoeld in artikel 3.8. 5de lid , sub b onder 4 van de Wet natuurbescherming; c. de opvang van beschermde inheemse vogels en zoogdieren	**€ 2.420,00**
7.5.	een ontheffing als bedoeld in artikel 3.3, 1ste lid, artikel 3.8, 1ste lid, artikel 3.10, 2de lid, artikel 3.32 2de en artikel 3.34 3de lid Wet natuurbescherming, aangevraagd door of namens een particulier	**€ 865,00**
7.6	een ontheffing als bedoeld in artikel 4.5, 1ste en 3de lid Wet natuurbescherming (houtopstanden)	**€ 430,00**

Hoofdstuk 8 Wet Luchtvaart (Wlv)

Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor

		Tarief 2021
8.1	een ontheffing van maximaal 2 starts en 2 landingen per dag voor bemande helikopters als bedoeld in art. 8a. 51 Wlv (tijdelijk en uitzonderlijk gebruik)	**€ 855,00**
8.2	een locatie gebonden ontheffing voor één of meerdere starts en/of landingen op één en hetzelfde terrein voor bemande helikopters als bedoeld in art. 8a. 51 Wlv (tijdelijk en uitzonderlijk gebruik)	**€ 1.110,00**
8.3	een locatie gebonden ontheffing voor één of meerdere starts en/of landingen op één en hetzelfde terrein voor bemande helikopters als bedoeld in art. 8a. 51 Wlv (tijdelijk en uitzonderlijk gebruik),	**€ 950,00**

	indien voor niet meer dan 10 starts en/of landingen voor één dag wordt gebruikt	
8.4	een locatie gebonden ontheffing voor één of meerdere starts en/of landingen op één en hetzelfde terrein voor luchtvaartuigen niet zijnde bemande helikopters als bedoeld in art. 8a. 51 Wlv (tijdelijk en uitzonderlijk gebruik)	**€ 1.110,00**
8.5	een locatie gebonden ontheffing voor één of meerdere starts en/of landingen op één en hetzelfde terrein voor luchtvaartuigen niet zijnde bemande helikopters als bedoeld in art. 8a. 51 Wlv (tijdelijk en uitzonderlijk gebruik), indien voor niet meer dan 10 starts en/of landingen voor één dag wordt gebruikt	**€ 955,00**
8.6.	Voor de aanvragen genoemd onder de artikelen 8.7 t/m 8.10 worden de leges berekend op basis van een vooraf door de aanvrager ingediende begroting waarin de toerekenbare kosten zijn opgenomen die voor de vergunningsaanvraag noodzakelijk zijn. De in te dienen begroting wordt vooraf afgestemd met de provincie. De toerekenbare kosten worden vastgesteld op het moment dat de aanvraag wordt ingediend.	
8.7	een luchtvaartregeling als bedoeld in art. 8.64 1ste lid Wlv, op verzoek, niet zijnde “omzettingen” van ontheffingen op grond van art. 13 (voormalige) Luchtvaartwet	
8.8	een wijziging van een luchtvaartregeling als bedoeld in art. 8.64 1ste lid Wlv, op verzoek,	
8.9	een luchtvaartbesluit als bedoeld in art. 8.43 Wlv, op verzoek, niet zijnde “omzettingen” van ontheffingen op grond van art. 13 (voormalige) Luchtvaartwet	
8.10	een wijziging van een luchtvaartbesluit als bedoeld in art. 8.43 Wlv, op verzoek,	
8.11	behalve de leges bedoeld in hoofdstuk 8 wordt voorts in rekening gebracht een bedrag voor te maken kosten per kennisgeving	**€ 325,00**

Hoofdstuk 9 Overige diensten

Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor:

		Tarief 2021
9.1	a. het verstrekken van een vergunning, ontheffing, vrijstelling, toestemming, machtiging, etc. krachtens een provinciale verordening, provinciaal reglement of enig ander wettelijk voorschrift, anders dan hiervoor genoemd; b. een wijziging of verlenging van een vergunning, ontheffing, vrijstelling, toestemming, machtiging, etc. als bedoeld onder 9.1.a	**€ 219,00** **€ 109,50**
9.2	behalve de leges bedoeld in hoofdstuk 9 wordt voorts in rekening gebracht een bedrag voor te maken kosten per kennisgeving	**€ 325,00**

Overzicht tarieven 2020-2021

Hoofdstuk 1 Dienstverlening vallend onder de fysieke leefomgeving/omgevingsvergunning

1.1	**Begripsomschrijvingen**
1.1.1	Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder:
1.1.1.1	**Aanlegkosten:** de aannemingssom exclusief omzetbelasting, bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, van de Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken 2012 (UAV2012), voor het uit te voeren werk, of voor zover deze ontbreekt, een raming van de aanlegkosten, exclusief omzetbelasting. Indien de werken of werkzaamheden geheel of gedeeltelijk door zelfwerkzaamheid geschieden wordt in deze titel onder aanlegkosten verstaan: de prijs die aan een derde in het economisch verkeer zou moeten worden betaald voor de werken of werkzaamheden waarop de aanvraag betrekking heeft;
1.1.1.2	**Bouwkosten:** de aannemingssom exclusief omzetbelasting, bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, van de Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken 2012 (UAV 2012), voor het uit te voeren werk, of voor zover deze ontbreekt, een raming van de bouwkosten, exclusief omzetbelasting, bedoeld in het normblad NEN 2699, of zoals dit normblad laatstelijk is vervangen of gewijzigd. Indien het bouwen geheel of gedeeltelijk door zelfwerkzaamheid geschiedt wordt in deze titel onder bouwkosten verstaan: de prijs die aan een derde in het economisch verkeer zou moeten worden betaald voor het tot stand brengen van het bouwwerk waarop de aanvraag betrekking heeft;
1.1.1.3	**Tijdelijk bouwwerk**: In afwijking van artikel 1.1.1.2 geldt als grondslag voor de vaststelling van de bouwkosten voor een tijdelijk bouwwerk:
1.1.1.3.1	indien het een bouwwerk betreft dat qua constructie niet bedoeld is om verplaatsbaar te zijn, de aannemingssom dan wel een raming van de bouwkosten vastgesteld als omschreven in artikel 1.1.1.2
1.1.1.3.2	indien het een gehuurd bouwwerk betreft dat qua constructie bedoeld is om verplaatsbaar te zijn, de plaatsingskosten vermeerderd met de huurkosten van het bouwwerk berekend over de beoogde instandhoudingtermijn. Deze kosten zijn exclusief de omzetbelasting;
1.1.1.3.3	indien het niet een gehuurd bouwwerk betreft dat qua constructie bedoeld is om verplaatsbaar te zijn, de som van de plaatsingskosten en de aanschaf-, leverings- en (ver)bouwkosten van het bouwwerk. Deze kosten zijn exclusief de omzetbelasting;
1.1.1.4	**Sloopkosten:** de aannemingssom exclusief omzetbelasting, bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, van de Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken 2012 (UAV 2012), voor het uit te voeren werk, of voor zover deze ontbreekt, een raming van de sloopkosten, exclusief omzetbelasting. Indien het slopen geheel of gedeeltelijk door zelfwerkzaamheid geschiedt wordt in deze titel onder sloopkosten verstaan: de prijs die aan een derde in het economisch verkeer zou moeten worden betaald voor het slopen van het bouwwerk

	waarop de aanvraag betrekking heeft.
1.1.2	**Wabo:** Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor:

1.2	**Omgevingsvergunning**
1.2.1	een omgevingsvergunning voor een project: de som van de verschuldigde leges voor verschillende activiteiten of handelingen waaruit het project geheel of gedeeltelijk bestaat en waarop de aanvraag betrekking heeft en de verschuldigde leges voor de extra toetsen die in verband met de aanvraag moeten worden uitgevoerd, berekend naar de tarieven en overeenkomstig het bepaalde in hoofdstuk 1 van de tarieventabel. In afwijking van het voorafgaande kan ook per activiteit, handeling of andere grondslag een legesbedrag worden gevorderd.

		Tarief 2020	**Tarief 2021**
1.3	**Vooroverleg/principeverzoek**		
1.3.1	het vooroverleg of het principeverzoek over of het beoordelen van een principeverzoek tot het geheel of gedeeltelijk vaststellen of wijzigen van een inpassingsplan, een wijzigingsplan of andere besluiten gebaseerd op het bepaalde in **artikel 3:26, 1ste en 2de lid en artikel 3:6, 1ste lid, Wro**	**€ 500,00**	**€ 510,00**
1.3.2	indien volgend op het vooroverleg of het principeverzoek als bedoeld onder 1.3.1 binnen één jaar voor hetzelfde plan of besluit een aanvraag tot het geheel of gedeeltelijk vaststellen, herzien, wijzigen of uitwerken van het inpassings- of wijzigingsplan in behandeling wordt genomen, wordt het op grond van artikel 1.3.1. betaalde bedrag verrekend met de leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken voor het bouwen van een bouwwerk als bedoeld onder 1.3.3.1.		
1.3.3	**Bouwen van een bouwwerk**		
1.3.3.1	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in **art. 2.1, 1ste lid, onder a, Wabo of als bedoeld in art. 2.19a, 2de lid, onder a van de Crisis- en herstelwet** voor het aanleggen of bouwen van een bouwwerk; -bij bouwkosten tot € 50.000,- : € 100,- per €1.000,- -bij bouwkosten tussen € 50.000,- en € 400.000,- : €5.000,- vermeerderd met 3,00% voor bouwkosten boven de €50.000,- -bij bouwkosten tussen €400.000,- en €1.000.000,- : €15.500,- vermeerderd met 2,39% voor	***€ 103,00 p/€ 1.000,-*** ***€ 5.150,00 + 3,58%*** ***€ 17.680,00***	***€ 100,00 p/€ 1.000,-*** ***€ 5.000,00 + 3,00%*** ***€ 15.500,00 +***

	bouwkosten boven de € 400.000,-	***+ 2,39%***	***2,40%***
	- bij bouwkosten tussen €1.000.000,- en € 5.000.000 : €29.000,- vermeerderd met 1,35% voor bouwkosten boven de € 1.000.000,-	**€ 32.020,00 + 1,35%**	**€ 29.000,00 + 1,35%**
	- bij bouwkosten tussen €5.000.000,- en €25.000.000:€ 83.000- vermeerderd met 0,25% voor bouwkosten boven de € 5.000.000,-	**€ 86.020,00 +0,227%**	**€ 83.000,00 + 0,25%**
	-bij bouwkosten meer dan €25.000.000,- :€133.000,- vermeerderd met 0,05% voor bouwkosten boven de €25.000.000,-	**€ 131.420,00 + 0,052%**	**€ 133.000,00 + 0,050%**
1.3.3.2	**Bouw-/aanlegkosten zonnecollectoren en -panelen**		
	Bij het in behandeling nemen van een aanvraag voor een omgevingsvergunning of voor het beoordelen van een conceptaanvraag voor een omgevingsvergunning, die betrekking heeft op het plaatsen van een collector voor warmteopwekking of een paneel voor elektriciteitsopwekking worden de bouw-/aanlegkosten voor de collectoren of panelen op € 0,00 geraamd. Indien collectoren voor warmteopwekking of panelen voor elektriciteitsopwekking onderdeel uitmaken van een aanvraag omgevingsvergunning, dan wel conceptaanvraag omgevingsvergunning, bestaande uit meer onderdelen dan uitsluitend collectoren of panelen, dan worden voor de vaststelling van het legesbedrag de bouwkosten voor de collectoren of panelen buiten beschouwing worden gelaten.		
	Extra welstandstoets		
1.4	het verstrekken van een vergunning voor het bouwen van een bouwwerk als bedoeld **in art. 2.1, 1ste lid, onder a Wabo** in verband met een extra toetsing aan welstandscriteria indien zich tijdens de beoordeling van de aanvraag wijzigingen voor doen in het bouwplan en daarvoor een nieuwe welstandstoets noodzakelijk is, worden de leges verhoogd met:	**€ 215,00**	**€ 220,00**
	Beoordeling advies agrarisch adviescommissie		
1.5	het verstrekken van een vergunning voor het bouwen van een bouwwerk als bedoeld in **art. 2.1, 1ste lid, onder a Wabo**, indien de aanvraag tot het verstrekken van een vergunning krachtens wettelijk voorschrift slechts kan worden afgehandeld wanneer een advies van de agrarische adviescommissie wordt beoordeeld, worden de leges verhoogd met	**€ 215,00**	**€ 220,00**

	Beoordeling aanvullende gegevens		
1.6	het in behandeling nemen van aanvullende gegevens, die worden ingediend nadat de aanvraag tot het verstrekken van een vergunning voor het bouwen van een bouwwerk als bedoeld in **art. 2.1, 1ste lid, onder a Wabo** al in behandeling is genomen, :	**€ 215,00**	**€ 220,00**
	Toetsing of ontheffing in het kader van een exploitatieplan		
1.7	het verstrekken van een vergunning voor het bouwen van een bouwwerk als bedoeld in **art. 2.1, 1ste lid onder a, Wabo,** indien de aanvraag betrekking heeft op een bouwwerk,		
1.7.1	bij een ontheffing als bedoeld in **art. 6.12, 6de lid Wro**	**€ 215,00**	**€ 220,00**
1.7.2	bij een toetsing aan een exploitatieplan	**€ 215,00**	**€ 310,00**
1.7.3	bij toepassing van **art. 50a Woningwet**	**€ 215,00**	**€ 220,00**
	Gebruik gronden en bouwwerken/vrijstellingen of ontheffingen bestemmingsplan e.a.		
1.8	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in **art. 2.1, 1ste lid, onder c**, **Wabo** tot het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met:		
1.8.1	een bestemmingsplan of beheerverordening als bedoeld in **art.2.1.12, 1ste lid onder a sub 1, Wabo**	**€ 215,00**	**€ 260,00**
1.8.2	een bestemmingsplan of beheerverordening indien de vergunning betrekking heeft op een activiteit voor een bepaalde termijn als bedoeld in **art. 2.12, 1ste lid, onder a, sub 2,Wabo (**kruimellijst)	**€ 215,00**	**€ 310,00**
1.8.3	een bestemmingsplan of beheerverordening als bedoeld in **art. 2.12, 1ste lid, onder a, sub 3, Wabo**: (buitenplans)	**€ 430,00**	**€ 410,00**
1.8.4	een bestemmingsplan of beheerverordening als bedoeld in **art. 2.12, 1ste lid, onder b, Wabo** : (afwijking exploitatieplan)	**€ 215,00**	**€ 310,00**
1.8.5	de regels gesteld krachtens **art. 4.1, 3de lid Wro**, als bedoeld in **art. 2.12, 1ste lid, onder b, Wabo** (afwijking provinciale regeling)	**€ 215,00**	**€ 310,00**
1.8.6	de regels gesteld krachtens **art. 4.3, 3de lid, Wro**, als bedoeld **in art. 2.12, 1ste lid**, **onder b Wabo** (afwijking nationale regeling)	**€ 215,00**	**€ 220,00**
1.8.7	een voorbereidingsbesluit voor zover toepassing is gegeven aan **art. 3.7, 4de lid**, **2de volzin, Wro** als bedoeld in **art. 2.12, 1ste lid, onder c, Wabo** :	**€ 215,00**	**€ 220,00**
	Uitvoering werk of werkzaamheden		
1.9	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in **art. 2.1, 1ste lid, onder b, Wabo** voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijn, of van werkzaamheden, in gevallen waarin dat bij een bestemmingsplan, beheerverordening of voorbereidingsbesluit is bepaald,	**€ 215,00**	**€ 285,00**
	Deelbeoordeling activiteit het gebruiken van een bouwwerk met het oog op brandveiligheid		
1.10	een vergunning, die betrekking heeft op een activiteit als bedoeld in **art. 2.1, 1ste lid, onder d van de Wabo** bedraagt het tarief voor bouwwerken met een bruto vloeroppervlakte als bedoeld in het normblad NEN 2580, onverminderd het bepaalde in de andere onderdelen van dit hoofdstuk indien tevens sprake is van de in die onderdelen bedoelde activiteiten		

1.10.1	van 0 t/m 100 m2	**€ 450,00**	€ 458,00
1.10.2	van 101 t/m 500 m2	**€ 525,00**	€ 534,50
1.10.3	van 500 t/m 5.000 m2	**€ 800,00**	€ 814,40
1.10.4	van 5.000 t/m 50.000 m2	**€ 1.250,00**	€ 1.272,50
1.10.5	van meer dan 50.000 m2	**€ 2.650,00**	€ 2.698,00
1.10.6	Het verstrekken van een advies inzake de beoordeling van de brandveiligheid	**Geen tarief**	**€ 612,50**
	Monumenten/beschermd stads- of dorpsgezicht		
1.11	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in:		
1.11.1	**Art. 2.1, 1ste lid, onder f, Wabo** voor het slopen, verstoren, verplaatsen of in enig opzicht wijzigen van een beschermd monument op een wijze waardoor het wordt ontsierd of in gevaar wordt gebracht, worden de leges verhoogd met	**€ 2.155,00**	**€ 2.195,00**
1.11.2	**Art. 2.1, 1ste lid, onder h, Wabo** voor het slopen van een bouwwerk in een beschermd stads- of dorpsgezicht, worden de leges verhoogd met	**€ 2.155,00**	**€ 2.195,00**
1.11.3	**Art.2.2, 1ste lid, onder b, sub 1 en sub 2, Wabo** voor het slopen, verstoren, verplaatsen of in enig opzicht wijzigen van een krachtens provinciale of gemeentelijke verordening aangewezen monument, of het herstellen, gebruiken of laten gebruiken daarvan op een wijze waardoor het ontsierd of in gevaar wordt gebracht, worden de leges verhoogd met	**€ 2.155,00**	**€ 2.195,00**
1.11.4	**Art. 2.2, 1ste lid, onder c, Wabo** voor het slopen van een bouwwerk, dat krachtens provinciale of gemeentelijke verordening is aangewezen als beschermd stads- of dorpsgezicht,	**€ 2.155,00**	**€ 2.195,00**
	Slopen		
1.12	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in **art. 2.1, 1ste lid, onder g, Wabo** voor het slopen van een bouwwerk in gevallen waarin dat een bestemmingsplan, beheerverordening of voorbereidingsbesluit is bepaald, dan wel als bedoeld in art.2.2, 1ste lid, onderdeel a, Wabo voor het slopen van een bouwwerk voor zover daarvoor krachtens provinciale of gemeentelijke verordening een vergunning of ontheffing is vereist:	**€ 2.155,00**	**€ 2.455,00**
	Aanleggen of verandering brengen in een weg		
1.13	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in **art. 2.2, 1ste lid, onder d, Wabo** voor het aanleggen of aanbrengen van een verandering in de wijze van aanleg van een weg, voor zover daarvoor tevens een verbod geldt als bedoeld in **art. 2.1, 1ste lid , onder b, Wabo,**	**€ 835,00**	**€ 850,00**
	Uitweg/inrit		
1.14	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in **art. 2.2,1ste , onder e, Wabo** voor het maken, hebben, veranderen of wijzigen van het gebruik van een uitweg of inrit,	**€ 475,00**	**€ 483,50**
	Alarminstallatie		
1.15	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in **art. 2.2, 1ste lid, onder f, Wabo** voor het in, op of aan een onroerende zaak hebben van een alarminstallatie die voor de omgeving een opvallend geluid of geluidsignaal kan produceren,	**€ 360,00**	**€ 366,50**
	Kapactiviteiten		
1.16	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in **art. 2.2, 1ste lid, onder g, Wabo** voor het vellen of	**€ 200,00**	**€ 305,00**

	doen vellen van houtopstand, worden de leges verhoogd met: - voor maximaal 5 bomen - met een opslag voor elke boom dan de vijfde boom	**€ 20,00**	**€ 30,50**
	Handelsreclame en overige uitingen		
1.17	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in:		
1.17.1	**Art 2.2, 1ste lid, onder h, alsmede art. 2.2, 2de lid Wabo** voor het gebruiken van een zaak voor het aanbrengen of doen aanbrengen van opschriften, aankondigingen, afbeeldingen, reclameobjecten of constructies, in welke vorm dan ook, die zichtbaar zijn vanaf een voor het publieke toegankelijke plaats	**€ 360,00**	**€ 305,00**
1.17.2	**Art. 2.2, 1ste lid, onder i, alsmede art. 2.2, 2de lid Wabo** voor het als zakelijk gerechtigde of gebruiker van een zaak toe te staan voor het aanbrengen of doen aanbrengen van opschriften, aankondigingen, afbeeldingen, reclameobjecten of constructies, in welke vorm dan ook, die zichtbaar zijn vanaf een het publiek toegankelijke plaats	**€ 360,00**	**€ 305,00**
	Omgevingsvergunning in twee fasen		
1.18	het verstrekken van een omgevingsvergunning in twee fasen als bedoeld in **art. 2.5, 1ste lid, Wabo** ter zake van de:		
1.18.1	1ste fase : het bedrag dat voortvloeit door toepassing van de tarieven opgenomen in hoofdstuk 1 deze tarieventabel voor de vergunning(en) waarvoor de aanvraag voor de 1ste fase wordt gedaan		
1.18.2	2de fase : het bedrag dat voortvloeit door toepassing van de tarieven opgenomen in hoofdstuk 1 van deze tarieventabel voor de vergunning(en) waarvoor de aanvraag voor de 2de fase wordt gedaan		
	Beoordeling bodemrapport		
1.19	Onverminderd het bepaalde in de voorgaande onderdelen van dit hoofdstuk bedraagt het tarief, indien krachtens wettelijk voorschrift voor de in dat onderdeel bedoelde aanvraag een bodemrapport wordt beoordeeld		
1.19.1	bij de beoordeling van een milieukundig bodemrapport	**€ 215,00**	**€ 310,00**
1.19.2	bij de beoordeling van een archeologisch bodemrapport	**€ 215,00**	**€ 310,00**
	Verlenging tijdelijke vergunning		
1.20	Bij een verlenging van een tijdelijke vergunning voor de bouw/aanleg van een tijdelijke voorziening, waarbij de afronding van het project niet binnen de in eerste instantie bepaalde termijn mogelijk blijkt te zijn bedragen de leges: De verlenging wordt eveneens voor een bepaalde termijn verleend.	**€ 800,00**	**€ 815,00**
1.21	**Vuurwerkvergunning**		
	Het verstrekken van een vuurwerkvergunning voor evenementen	**n.v.t.**	**€ 205,00**
	Geringe wijziging		
1.22	tot een geringe wijziging van een vergunning als gevolg van een, naar de omstandigheden beoordeeld, geringe wijziging in het project	**€ 215,00**	**€ 220,00**
	Overige omgevingsvergunningen		
1.23	Het verstrekken van een omgevingsvergunning als bedoel in de Wabo voor zover daarvoor niet elders	**€ 215,00**	**€ 220,00**

	in hoofdstuk 1 van de tarieventabel een tarief is opgenomen		
	Kosten kennisgeving		
1.24	het doen van kennisgevingen: per kennisgeving, indien van toepassing, ingevolge enig artikel van de Wabo	**€ 320,00**	**€ 325,00**

Hoofdstuk 2 Wegen en waterwegen

Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor:

artikel	Omschrijving	Tarief 2020	Tarief 2021
	Wegen		
	Wegenverkeerswet		
2.1.1	het verkrijgen van een ontheffing als bedoeld in art. 8 de Wegenverkeerswet 1994 (WVW)	**€ 350,00**	**€ 325,00**
2.1.2	een wijziging of verlenging van een ontheffing als bedoeld in de Wegenverkeerswet 1994 (WVW)	**€ 135,00**	**€ 125,00**
	Regeling voertuigen		
2.2.1	het verkrijgen van een ontheffing als bedoeld in art. 9.1 van de regeling voertuigen	**€ 475,00**	**€ 660,00**
2.2.2	een wijziging of verlenging van een ontheffing als bedoeld in art. 9.1 van de regeling voertuigen	**€170,00**	**€ 210,00**
	Reglement Verkeersregels en verkeerstekens 1990		
2.3.1	het verkrijgen van een ontheffing als bedoeld in art. van het Reglement Verkeerregels en verkeertekens 1990	**€ 210,00**	**€ 290,00**
2.3.2	een wijziging of verlenging van een ontheffing als bedoeld in art. van het Reglement Verkeerregels en verkeertekens 1990	**€ 175,00**	**€ 160,00**
	Omgevingsverordening NH2020 betreffende provinciale wegen		
2.4.1.1	het verkrijgen van een vergunning voor: - het aanleggen of in stand houden van een kunstwerk over een weg of binnen de grens van een weg; als bedoeld in art. 4.81, lid 1 onder b van de Omgevingsverordening NH2020 - het veranderen van een kunstwerk, zodanig dat deze daardoor niet meer voldoet aan de bestemming en de omschrijving in de wegenlegger; als bedoeld in art. 4.81, lid 1 onder b van de Omgevingsverordening NH2020 - het opbreken van een wegverharding en het verlagen of ophogen van een weg; als bedoeld in art. 4.80, lid 1 on der a van de Omgevingsverordening NH2020	**€ 1.200,00**	**€ 2.500,00**
2.4.1.2	een wijziging of verlenging van een vergunning als bedoeld in 2.4.1.1	**€310,00**	**€ 310,00**
2.4.2	het uitvoeren van kleine graafwerkzaamheden in een weg, als bedoeld in art. 4.80, onder a van de Omgevingsverordening NH2020	**€ 155,00**	**€ 155,00**
2.4.3	het verkrijgen van een vergunning voor:	**€ 350,00**	**€ 325,00**

	- het afdammen, dempen of verminderen van het water-afvoerend vermogen van een langs of op de grens van een weg gelegen sloot, als bedoeld in art. 4.81, lid 1, onder b, van de Omgevingsverordening NH2020; - het aanbrengen en hebben van opslagtanks, bakken, putten, goten e.d., voetpaden, stoepen, bouwconstructies, verhogingen van wallen en andere voorwerpen, als bedoeld in art. 4.81, lid 1, onder b en c van de Omgevingsverordening NH2020; - het weiden van dieren, (zorgplichtbepaling art. 4.79 Omgevingsverordening NH2020) - het aanbrengen, hebben of verwijderen van beplanting, (zorgplichtbepaling art. 4.79 Omgevingsverordening NH2020); - het aanbrengen, hebben of verwijderen van borden of palen, als bedoeld in art. 4.81, lid 1, onder c van de Omgevingsverordening NH2020; - het leggen of hebben liggen van rails, als bedoeld in art. 4.81, lid 1, onder b van de Omgevingsverordening NH2020; - het laten afstromen of aflopen van fecaliën, gier, mest of afvalwater via bermsloten of hemelwater van daken of uit goten, als bedoeld in art. 4.81, lid 1, onder c van de Omgevingsverordening NH2020; - het innemen van een (vaste) standplaats met voertuigen ten behoeve van handel of bedrijf, , als bedoeld in art. 4.81, lid 1, onder c van de Omgevingsverordening NH2020; - het plaatsen of laten liggen van agrarische of andere producten of materialen binnen 2 meter uit de kant van de verharding, als bedoeld in art. 4.81, lid 1, onder c van de Omgevingsverordening NH2020; - het over of boven de weg aanbrengen en hebben van uitspringende constructiedelen of voorwerpen, het laten draaien van voorzieningen waaraan hang- of sluitwerk is bevestigd of het aanbrengen en hebben van andere zaken, als bedoeld in art. 4.81, lid 1, onder c van de Omgevingsverordening NH2020;		
2.4.4	een wijziging of verlenging van een vergunning als bedoeld onder 2.4.3	**€ 175,00**	**€ 160,00**
2.4.5	- het verkrijgen van een vergunning als bedoeld in art. 4.81, lid 1, onder b van de Omgevingsverordening NH2020; voor het in een weg leggen of hebben liggen van leidingen (buizen en kabels daaronder begrepen): - voor de 1ste 100 meter (of gedeelte daarvan) - voor elke volgende 100 meter (of gedeelte daarvan) tot 1.000 meter - voor elke volgende 100 meter (of gedeelte daarvan) van 1.000 tot 10.000 meter - voor elke volgende 100 meter (of gedeelte daarvan) boven de 10.000 meter	**€ 465,00** **€ 87,35** **€77,75** **€ 31,20**	**€ 415,00** **€ 88,90** **€ 78,35** **€ 31,75**
2.4.6	een wijziging of verlenging van een vergunning als bedoeld onder 2.4.5 of een opdracht tot het verleggen in opdracht van de provincie Noord-Holland	**€ 465,00**	**€ 415,00**
2.4.7	het verkrijgen van een vergunning als bedoeld in art. 4.81, lid 1, onder b van OmgevingsverordeningNH2020 voor het in een weg leggen of hebben liggen van een duiker	**€ 350,00**	**€ 245,00**
2.4.8	een wijziging of verlenging van een vergunning als bedoeld onder 2.4.7	**€ 115,00**	**€ 115,00**
2.5	**Omgevingsverordening NH2020 betreffende provinciale waterwegen**		
2.5.1	het verstrekken van een ontheffing als bedoeld in:		

	- art. 4.76, lid 1, onder a van de Omgevingsverordening NH2020; - art. 4.76, lid 1, onder b van de Omgevingsverordening NH2020;	**€ 1.100,00** **€ 1.100,00**	**€ 1.120,00** **€ 1.120,00**
2.5.2	een wijziging of verlenging van een ontheffing als bedoeld onder 2.5.1	**€ 620,00**	**€ 550,00**
2.5.3	het verstrekken van een ontheffing als bedoeld in art. 4.76, lid 1, onder b van de Omgevingsverordening NH2020 voor: a. kunstwerken; b. remming- en geleide- werken en wachtplaatsen, afzonderlijk bij reeds bestaande kunstwerken; c. oeverwerken, met inbegrip van los- en laadplaatsen; d. voorwerpen, waaronder palen en steigers; e. kabels, buizen en leidingen:	 **€ 620,00** **€ 465,00** **€ 465,00** **€ 310,00** **€ 475,00**	 **€ 550,00** **€ 415,00** **€ 415,00** **€ 285,00** **€ 415,00**
2.5.4	een wijziging of verlenging van een ontheffing als bedoeld onder 2.5.3 voor: a. kunstwerken; b. remming- en geleide- werken en wachtplaatsen, afzonderlijk bij reeds bestaande kunstwerken; c. oeverwerken, met inbegrip van los- en laadplaatsen; d. voorwerpen, waaronder palen en steigers; e. kabels, buizen en leidingen:	 **€ 550,00** **€ 350,00** **€ 350,00** **€ 210,00** **€ 355,00**	 **€ 550,00** **€ 385,00** **€ 325,00** **€ 300,00** **€ 325,00**
2.6.1.1	het verstrekken van een ontheffing, vergunning, toestemming of vrijstelling als bedoeld in Scheepvaartverkeerswet of als bedoeld in Binnenvaartpolitiereglement, waaronder een vergunning als bedoeld art. 1.21, 2de lid van het Binnenvaartpolitiereglement voor incidenteel bijzonder transport, of ontheffing voor het innemen van een ligplaats	**€ 225,00**	**€ 210,00**
2.6.1.2	het wijzigen van een ontheffing, vergunning, toestemming of vrijstelling als bedoeld in Scheepvaartverkeerswet of als bedoeld in Binnenvaartpolitiereglement, waaronder een vergunning als bedoeld art. 1.21, 2de lid van het Binnenvaartpolitiereglement voor incidenteel bijzonder transport, of ontheffing voor het innemen van een ligplaats	**€ 75,00**	**€ 75,00**
2.6.2	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in art. 1.21 2de van het Binnenvaartpolitiereglement (bijzonder transport) voor een jaar	**€ 235,00**	**€ 210,00**
2.6.3	een wijziging of verlenging van een ontheffing, vergunning, toestemming of vrijstelling als bedoeld onder 2.6.2	**€ 115,00**	**€ 115,00**
2.6.4	het begeleiden van schepen door of met behulp van een ambtenaar van de provincie Noord-Holland; - begeleiding per voertuig per kwartier (of gedeelte daarvan); - begeleiding per vaartuig per kwartier (of gedeelte daarvan);	 **€ 16,60** **€25,05**	 **€ 16,90** **€ 25,50**

Hoofdstuk 3 Waterwet

Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor:

		Tarief 2020	Tarief 2021
3.1	het verstrekken van een vergunning als bedoeld in art. 6.4 van de Waterwet per m3 nominale pompcapaciteit per uur van de pompinstallatie waarmee water aan de grond wordt onttrokken dan wel in de grond wordt geïnfiltreerd; - met een minimum per vergunning van - met een maximum per vergunning van	**€ 24,25** **€ 715,00** **€ 13.845,00**	**€ 24,70** **€ 728,00** **€ 14.095,00**
3.2	het verstrekken van een vergunning als bedoeld onder 3.1 letter a, waarbij sprake is van samenloop conform art. 6.17 van de Waterwet per m3 nominale pompcapaciteit per uur van de pompinstallatie waarmee water aan de grond wordt onttrokken dan wel in de grond wordt geïnfiltreerd; - met een minimum per vergunning van - met een maximum per vergunning van	**€ 32,25** **€ 950,00** **€ 18.405,00**	**€ 32,85** **€ 967,00** **€ 18.735,00**
3.3	een wijziging van een vergunning, als bedoeld onder 3.1 en 3.2, indien deze leidt tot een wijziging van de pompcapaciteit, een minimumbedrag van een en ander met dien verstande dat indien de wijziging leidt tot een uitbreiding van de pompcapaciteit overeenkomstig het bepaalde onder 3.1 en 3.2 met inachtneming van het minimumtarief en het maximumtarief	**€ 715,00**	**€ 4.190,00**
3.4	een wijziging van een voorschrift van een vergunning als bedoeld onder 3.2. per te wijzigen voorschrift	**€ 345,00**	**€ 2.095,00**
3.5	het verkrijgen van een gedoogbeschikking voor het tijdelijk zonder vergunning in werking hebben van een inrichting of een gedeelte van een inrichting in samenhang met een te starten of gestarte vergunningsprocedure, waarbij het aangevraagde gedogen anticipeert op verlening van de vergunning, het overeenkomstig het onder 3.1 (van de tarieventabel) vast te stellen bedrag voor het aanvragen van een vergunning, met dien verstande dat 25% van de onder 5.1 (van de tarieventabel) genoemde bedragen worden geheven, met een minimum van	**€ 180,00**	**€ 1.060,00**
3.6	het verkrijgen van een gedoogbeschikking, waarbij in andere gevallen als bedoeld in 3.5 toestemming wordt gegeven dat tijdelijk bepaalde vergunningsvoorschriften niet worden nageleefd, met uitzondering van gevallen waarbij sprake is van het niet tijdig nemen van een besluit op een onder 3.1 en 3.2 genoemde aanvraag binnen de in art. 3:18 van de Algemene wet bestuursrecht genoemde termijn van zes maanden	**€ 180,00**	**€ 1.060,00**
	Kosten kennisgevingen		
3.7	het doen van kennisgevingen: per kennisgeving, indien van toepassing;		

	- ingevolge de Waterwet; - in relatie tot een in behandeling genomen aanvraag tot het verkrijgen van een gedoogbeschikking	**€ 320,00** **€ 320,00**	**€ 325,00** **€ 325,00**

Hoofdstuk 4 Wet hygiëne en veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden

Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor:

		Tarief 2020	**Tarief 2021**
4.1	het verstrekken van een ontheffing als bedoeld in art. 5 , 1ste lid van de Wet hygiëne en veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden voor een badinrichting of zwemgelegenheid:	**€ 550,00**	**€ 825,00**
4.2	een wijziging of aanvulling dan wel intrekking van een ontheffing als bedoeld onder 4.1.	**€ 300,00**	**€ 700,00**

Hoofdstuk 5 Ontgrondingenwet

5.1	**Begripsomschrijvingen**
5.1.1	Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder:
5.1.1.1	Oppervlaktedelfstoffen: bouwgrondstoffen zoals zand, klei, grind en leem

Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor:

		Tarief 2020	**Tarief 2021**
5.2	het verstrekken van een vergunning ingevolge de Ontgrondingenwet en de Omgevingsverordening NH2020: a. ingeval geen oppervlaktedelfstoffen van de desbetreffende percelen wordt afgevoerd	**€ 3.400,00**	**€ 4.790,00**

	b. ingeval oppervlaktedelfstoffen van de desbetreffende percelen wordt afgevoerd, dient het tarief zoals vermeld onder 5.1.a te worden vermeerderd met: - per m3 tot een maximum van	 **€ 0,10** **€ 104.600,00**	 **€ 0,10** **€ 106.480,00**
5.3	een wijziging van een vergunning als bedoeld onder 5.2.b, indien deze leidt tot vergroting van de maximum hoeveelheid oppervlaktedelfstoffen voor winning waarvan (oorspronkelijk) vergunning is verleend, een bedrag gelijk aan het verschil tussen het met toepassing van het bepaalde onder 5.2.b, verschuldigde bedrag voor de opnieuw vastgestelde hoeveelheid en het reeds betaalde bedrag		
5.4	a. een wijziging van een vergunning als bedoeld onder 5.2.a, anders dan in de onder 5.2.b genoemde gevallen; b. een machtiging krachtens art. 12 van de Ontgrondingswet	**€ 1.125,00** **€ 1.125,00**	**€ 2.095,00** **€ 2.095,00**
5.5	een wijziging van een vergunning als bedoeld onder 5.2.a waarbij sprake is van een combinatie van de onder 5.3 en 5.4 genoemde gevallen, de bedragen conform 5.2.a en 5.2.b betekent de wijziging echter dat er geen gebruik wordt gemaakt van de vergunning en de vergunning wordt ingetrokken, dan bestaat er recht op teruggaaf van 50% van de opgelegde aanslag van de onder 5.2.b per m3 genoemde bedragen. Het onder 5.2.a. genoemde bedrag is nooit onderdeel van de teruggaaf.		
5.6	een vergunning voor activiteiten in een grondwaterbeschermings-gebied, die van grote maatschappelijke relevantie zijn	**n.v.tt.**	**€ 7.657,50**
5.7.	het doen van kennisgevingen: per kennisgeving	**€ 320,00**	**€ 325,00**

Hoofdstuk 6 Wadloopverordening 2019

Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor:

		Tarief 2020	**Tarief 2021**
6.1	een vergunning als bedoeld in art. 4 van de "Wadloopverordening 2019" voor:		
	a. rechtspersonen die per jaar tot 1.000 wadlopers begeleiden;	**€ 750,00**	**€ 750,00**
	b. rechtspersonen die per jaar 1.000 tot 5.000 wadlopers begeleiden;	**€ 2.500,00**	**€ 2.400,00**
	c. rechtspersonen die per jaar 5.000 of meer wadlopers begeleiden;	**€ 4.000,00**	**€ 4.000,00**
	d. natuurlijke personen die groepen tot 12 personen begeleiden;	**€ 250,00**	**€ 260,00**
	e. natuurlijke personen die solo lopen;	**€ 125,00**	**€ 130,00**
€6.2	een erkenning tot wadloopgids;	**€ 35,00**	**€ 36,00**
6.3	een begeleiderspas;	**€ 35,00**	**€ 36,00**

6.4	Een met beperking in tijd of plaats vanaf 50 personen: a. voor natuurlijke personen; b. voor rechtspersonen en andere organisaties	**€ 75,00** **€ 250,00**	**€ 77,00** **€ 260,00**
6.5	voor een solopas;	**€ 35,00**	**€ 36,00**
6.6	a. voor droogvallende platen voor groepen kleiner dan 50 personen; b. voor droogvallende platen voor groepen van meer dan 50 personen	**€ 0,00** **€ 200,00**	**€ 0,00** **€ 205,00**

Hoofdstuk 7 Wet Natuurbescherming (Wnb)

Het tarief bedraagt voor het nemen van een besluit over de verlening van:

		Tarief 2020	**Tarief 2021**
7.1	a. een tegemoetkoming in geleden schade, aangericht door in het wild levende beschermde dieren als bedoeld in art. 6.1. 1ste lid Wnb; b. de retributie wordt niet geheven als het gaat om schade die is aangericht: 1. in een foerageergebied of ganzenrustgebied gedurende de periode dat de schadeveroorzakende diersoort niet mag worden verjaagd of gedood. 2. door de das, de bever, de wilde kat, de otter, de wolf of de lynx; 3. schade die is aangericht in de winterperiode van 1 oktober tot en met 31 maart; c. er vindt geen teruggaaf plaats als de aanvraag, als bedoeld in art. 7.1. letter a wordt ingetrokken en er al een taxatie van de schade heeft plaatsgevonden; d. In afwijking van artikel 7 van de Legesverordening Noord-Holland 2021 vindt er geen teruggaaf plaats indien het verzoek wordt afgewezen of geweigerd.	**€ 300,00**	**€ 300,00**

Het tarief bedraagt voor het in behandeling van een aanvraag voor;

		Tarief 2020	Tarief 2021
7.2	een vergunning voor het realiseren van projecten als bedoeld in artikel 2.7, 2de en 3de lid, Wet natuurbescherming m.u.v. vergunningen die worden verleend: a. ten behoeve van beheer en schadebestrijding in Natura 2000-gebieden; b. voor het uitvoeren van herstel en instandhoudingsmaatregelen in het belang van Natura 2000-gebieden zoals bedoeld in artikel 2.2. van de Wet natuurbescherming. c. ten behoeve van het realiseren van stikstof gerelateerde projecten, die mogelijk significante effecten voor habitats of soorten kunnen veroorzaken	**€ 2.000,00**	**€ 2.250,00**
7.3	een vergunning voor het realiseren van projecten of het uitvoeren van andere handelingen als bedoeld in artikel 2.7, 2de en 3de lid, Wet natuurbescherming, aangevraagd door of namens een particulier	**n.v.t.**	**€ 865,00**
7.4	een ontheffing als bedoeld in artikel 3.3, 1ste lid, artikel 3.8, 1ste lid, artikel 3.10, 2de lid, artikel 3.32 2de en artikel 3.34 3de lid Wet natuurbescherming, m.u.v. de ontheffingen die worden verleend t.b.v.: a. schadebestrijding, overlastbestrijding en populatiebeheer; b. onderzoek en onderwijs als bedoeld in artikel 3.3. 4de lid , sub b onder 5 en als bedoeld in artikel 3.8. 5de lid , sub b onder 4 van de Wet natuurbescherming; c. de opvang van beschermde inheemse vogels en zoogdieren	**€ 2.250,00**	**€ 2.420,00**
7.5.	een ontheffing als bedoeld in artikel 3.3, 1ste lid, artikel 3.8, 1ste lid, artikel 3.10, 2de lid, artikel 3.32 2de en artikel 3.34 3de lid Wet natuurbescherming, aangevraagd door of namens een particulier	**n.v.t.**	**€ 865,00**
7.6	een ontheffing als bedoeld in artikel 4.5, 1ste en 3de lid Wet natuurbescherming (houtopstanden)	**€ 400,00**	**€ 430,00**

Hoofdstuk 8 Wet Luchtvaart (Wlv)

Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor

		Tarief 2020	Tarief 2021
8.1	een ontheffing van maximaal 2 starts en 2 landingen per dag voor bemande helikopters als bedoeld in art. 8a. 51 Wlv (tijdelijk en uitzonderlijk gebruik)	**€ 690,00**	**€ 855,00**
8.2	een locatie gebonden ontheffing voor één of meerdere starts en/of landingen op één en hetzelfde terrein voor bemande helikopters als bedoeld in art. 8a. 51 Wlv (tijdelijk en uitzonderlijk gebruik)	**€ 690,00**	**€ 1.110,00**
8.3	een locatie gebonden ontheffing voor één of meerdere starts en/of landingen op één en hetzelfde terrein voor bemande helikopters als bedoeld in art. 8a. 51 Wlv (tijdelijk en uitzonderlijk gebruik), indien voor niet meer dan 10 starts en/of landingen voor één dag wordt gebruikt	**€ 377,00**	**€ 950,00**
8.4	een locatie gebonden ontheffing voor één of meerdere starts en/of landingen op één en hetzelfde terrein voor luchtvaartuigen niet zijnde bemande helikopters als bedoeld in art. 8a. 51 Wlv (tijdelijk en uitzonderlijk gebruik)	**€ 690,00**	**€ 1.110,00**
8.5	een locatie gebonden ontheffing voor één of meerdere starts en/of landingen op één en hetzelfde terrein voor luchtvaartuigen niet zijnde bemande helikopters als bedoeld in art. 8a. 51 Wlv (tijdelijk en uitzonderlijk gebruik), indien voor niet meer dan 10 starts en/of landingen voor één dag wordt gebruikt	**€ 377,00**	***€ 955,00***
8.6. (nieuw)	Voor de aanvragen genoemd onder de artikelen 8.7 t/m 8.10 worden de leges berekend op basis van een vooraf door de aanvrager ingediende begroting waarin de toerekenbare kosten zijn opgenomen die voor de vergunningsaanvraag noodzakelijk zijn. De in te dienen begroting wordt vooraf afgestemd met de provincie. De toerekenbare kosten worden vastgesteld op het moment dat de aanvraag wordt ingediend.		
8.7(was 8.6)	een luchtvaartregeling als bedoeld in art. 8.64 1ste lid Wlv, op verzoek, niet zijnde “omzettingen” van ontheffingen op grond van art. 13 (voormalige) Luchtvaartwet	**€ 3.388,00**	
8.8 (was 8.7)	een wijziging van een luchtvaartregeling als bedoeld in art. 8.64 1ste lid Wlv, op verzoek,	**€ 1.695,00**	
8.9 (was 8.8	een luchtvaartbesluit als bedoeld in art. 8.43 Wlv, op verzoek, niet zijnde “omzettingen” van ontheffingen op grond van art. 13 (voormalige) Luchtvaartwet	**€ 9.815,00**	
8.10 (was 8.9)	een wijziging van een luchtvaartbesluit als bedoeld in art. 8.43 Wlv, op verzoek,	**€ 4.907,00**	
8.11 (was 8.10	behalve de leges bedoeld in hoofdstuk 8 wordt voorts in rekening gebracht een bedrag voor te maken kosten per kennisgeving	**€ 320,00**	**€ 325,00**

Hoofdstuk 9 Overige diensten

Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor

		Tarief 2020	Tarief 2021
9.1	a. het verstrekken van een vergunning, ontheffing, vrijstelling, toestemming, machtiging, etc. krachtens een provinciale verordening, provinciaal reglement of enig ander wettelijk voorschrift, anders dan hiervoor genoemd; b. een wijziging of verlenging van een vergunning, ontheffing, vrijstelling, toestemming, machtiging, etc. als bedoeld onder 9.1.a	**€ 215,00** **€ 107,50**	**€ 219,00** **€ 109,50**
9.2	behalve de leges bedoeld in hoofdstuk 9 wordt voorts in rekening gebracht een bedrag voor te maken kosten per kennisgeving	**€ 320,00**	**€ 325,00**

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

’s-Graveland, 08/11/2020

(Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

1. Het ontwerp bestemmingsplan is op ondemocratische wijze tot stand gekomen, want er is niet tot nauwelijks gelegenheid gegeven om als inwoner in het proces te participeren ; dit is des te kwalijker omdat de overheid in tijden van de coronapandemie , met veel minder mogelijkheden van persoonlijk contact , er alles aan moet doen om de bevolking maximaal bij een dergelijk ingrijpend plan te betrekken. Het democratisch proces is op een weerzinwekkende wijze geschonden. Daarnaast heeft de provincie Noord-Holland de beoogde bouwlocatie een beschermde status gegeven en ten overvloede nog eens bij motie uitgesproken de locatie niet te bebouwen.
2. Het karakter van het beschermde dorpsgezicht wordt door de voorgestelde (verkeers) maatregelen definitief verwoest. Door de waan van de dag wordt wat in eeuwen is gegroeid , in korte tijd vernietigd. Er zijn legio andere mogelijkheden voor woningbouw , met veel minder negatieve effecten voor de bevolking. Verder is de legitieme vraag te stellen , waarom er geen rekening gehouden is met een ontsluiting op de Zuidsingel. Is daar in het verleden strategische grond verkocht ? Het plan heet toch niet voor niets Zuidsingel fase 8 ?
3. Unieke en zeer zeldzame ruimtelijke kwaliteiten , die ’s-Graveland en Kortenhoef bezitten zijn o.a. de eeuwenoude ’s-Gravelandsche Vaart , de mooie lintbebouwing en het open karakter van de polder. Al deze kwaliteiten worden door dit heilloze plan teniet gedaan ; vele honderden bewoners wordt levensvreugde ontnomen. Ik heb daar onoverkomelijke bezwaren tegen.
4. Ik zal niet aarzelen om in voorkomend geval juridische stappen te ondernemen tegen de gemeente.

   Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.
Ik zal deze zienswijze zowel per mail als per brief aan u zenden.

Hoogachtend,

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

’s-Graveland, 8 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,
In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

1. Bij de totstandkoming van het ontwerpbestemmingsplan Zuidsingel fase 8 zijn de bewoners absoluut onvoldoende in de gelegenheid gesteld hun bezwaren en zorgen kenbaar te maken. Het lijkt erop alsof de raad de belangen van de bewoners van ’s-Graveland en de vaartwegen niet wil horen en zien. Op geen enkele manier wordt met hen rekening gehouden. Al jaren zijn de bewoners bezig aandacht te vragen voor een veiligere en beter leefbare omgeving van de Vaartwegen. Alle belangen tellen mee behalve die van deze bewoners. Zo meedogenloos met een groot deel van inwoners van een gemeente omgaan kan rustig als onbehoorlijk bestuur aangemerkt worden; om na afwijzing van het plan door de provincie Noord-Holland, snel nog even een juridische truc uit de kast te halen om het omstreden bestemmingsplan door te laten gaan, eveneens.
2. Afgezien van het wederom negeren van de belangen van de bewoners van de vaartwegen getuigt het van gebrek aan lange termijnvisie om een stuk mooie, niet te herstellen natuur van o.a. de ’s-Gravelandse vaart op te offeren voor bebouwing. Waar zijn we mee bezig, wiens belangen worden hiermee gediend?? Het wordt tijd dat de gemeente Wijdemeren de oproep van de bewoners van de Vaartwegen eens serieus neemt.
3. Ik heb onoverkomelijke bezwaren tegen het ontwerpbestemmingsplan Zuidsingel fase 8 en zal niet aarzelen hierin tegen de gemeente juridische stappen te ondernemen.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.
Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef, 5 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

Verkeer en utilitaire fiets- /wandelpaden:

- Vele noodgrepen worden toegepast om de bouw van het beoogde aantal woningen mogelijk te maken. Zo wordt om de doorstroming van de Emmaweg te bevorderen het beschermd dorpsgezicht 's-Gravelandse vaart in de kern aangetast. Niet alleen wordt de weg her en der verbreed, dus de vaart versmald, maar ook de karakteristieke wilgen zullen deels omgehakt worden. Alsof dit nog niet voldoende is, worden er binnen de gemeente groene plantsoenen opgeofferd om parkeergelegenheid te creëren; bestrating in plaats van groen.
- Door NNN-gebied worden fiets- en wandelpaden aangelegd. Deze zullen de rust in het gebied verstoren. De noodzakelijke verlichting, scooters die ook van deze paden gebruik gaan maken (verbodshandhaving gebeurt nu ook veelal niet), milieuvervuiling (o.a. zwerfafval) en pekel zal de NNN-natuur verder geweld aan doen.
- Het eerder verschenen rapport over de verkeersproblematiek geeft aan: Paragraaf 5.8.4. rapport Goudappel verkeersproblematiek en oplossingen; "*Een tweede ontsluiting vanuit het plangebied (door NNN) via de bestaande woonstraten door de woonkern kan functioneren als een secundaire ontsluiting (ventiel). Hiervoor zal een aansluiting gerealiseerd moeten worden richting de bestaande woonkern met een aansluiting bijvoorbeeld ter hoogte van Moerendael/Bruinjoost. Via woonstraten kan de Kerklaan bereikt worden of via de Zuidsingel wordt (opnieuw) de Emmaweg bereikt. De restcapaciteit via deze routes is vanwege de functie als woonstraat echter beperkt*." Deze paragraaf beschrijft het ingetekende fietspad wat naar verluidt ook zou moeten dienen als wettelijk verplichte tweede ontsluiting voor calamiteiten verkeer. Dit alles door het NNN-gebied, een zorgelijk uitgangspunt. Als de Emmaweg uiteindelijk, zoals algemeen verwacht, overbelast raakt door alle geplande woningbouw (Vlek, Groenewoud en Zuidsingel 8) zal het fietspad (dat eveneens dient ter ontsluiting van plan Groenewoud) ongetwijfeld eenvoudig door u omgevormd worden tot de eerder besproken secundaire route ter ontlasting van de Emmaweg. Dat deze door NNN-gebied loopt zal ook dan vast geen argument zijn om dit rampzalige scenario tegen te houden, verkeersveiligheid zal dan de stemming bepalen.

Conclusie: Het ontwerpbestemmingsplan is ook op verkeersgebied een uitermate slecht doordacht plan. Dit heeft grote negatieve gevolgen met betrekking tot leefbaarheid en verkeersstromen voor alle inwoners van Kortenhoef en ’s-Graveland. Daarnaast lijken de verkeersmetingen, waarop een en ander gebaseerd is, gehouden te zijn in een niet representatief tijdvak.

Landschap, NNN-gebied en natuur

- De integratie van het nieuwe woongebied in het landschap is op een misleidende wijze weergegeven: “*Het voornemen is om kenmerkende lijnen van de polderstructuur te behouden. Daarnaast is de overgang van het woongebied naar de polder van belang, door het woongebied te integreren in het polderlandschap ontstaat een geleidelijke overgang. De overgang bestaat uit elementen als water, rietkragen, elzensingels, terrassen en openbare kades. Vanaf de Emmaweg zal een zichtlijn in de richting van de polder behouden blijven, waarmee de beleving van het open veenpolderlandschap intact blijft*.” Dit klinkt mooi, maar aan de rand van een karakteristiek dorp een veenweidegebied vol bouwen met 250 woningen waarbij hoogtes tot 16 meter mogelijk worden gemaakt verstoort elke zichtlijn en zal leiden tot aanzienlijke horizonvervuiling vanuit het gehele aangrenzende NNN-/ Natura 2000 polderlandschap. Op dergelijke veen-/zandgronden worden (elzen)bomen geen 16 meter, dus zal het zicht op deze hoogbouw blijven bestaan. Het plangebied betreft en grenst aan een unieke natuurverbinding tussen de ecologisch zeer gewaardeerde landgoederen van Natuurmonumenten in ’s Graveland en de Natura 2000 gebieden van de Oostelijke Vechtplassen. Van deze natuurverbinding maken flora en fauna gebruik bij de noodzakelijke uitwisseling van soort en ras. Het bestemmingsplan zal hier een einde aan maken, wat eveneens niet strookt met het gesloten Oostelijke Vechtplassen akkoord.
- Opvallend is ook dat uw gemeente eerder ter zake een perceel dat in het verlengde ligt (richting Kortenhoefsedijk) van het Zuidsingel 8 perceel dat uw eigendom is, bij een gevraagde bestemmingswijziging naar tuin het volgende heeft gesteld in haar afwijzing: “*De openheid van het gebied moet behouden blijven. Een dergelijke verkaveling is een ernstige inbreuk op de inrichting van het gebied, aanwezige zichtlijnen en de cultuurhistorische waarden. De gronden behouden daarom de agrarische bestemming. (Uw kenmerk B/14645/121023/YE00)*”. In een ander schrijven van uw gemeente werd zelfs gesteld dat; “*de waarden in het gebied achter de woningen van Moerendael (parallel aan de Kalkakker waarachter het plangebied ligt) van dien aard zijn dat deze moeten worden beschermd en daar waar mogelijk versterkt*”. Dit alles zelfs toen het nog geen NNN-gebied was. Blijkbaar was het besef dat waardevolle natuur en cultuur moet worden beschermd toen wel aanwezig. Het kan ook niet zo zijn dat gronden in handen van de gemeente met dezelfde bestemming, natuurwaardes en zichtlijnen nu ineens niet langer waardevol zijn voor landschap/ natuur en woongebied moeten worden. Ook wordt op deze wijze rechtsongelijkheid gecreëerd tussen eigenaren van gelijkwaardige percelen.
- Het oriënterend onderzoek naar beschermde flora en fauna is onvolledig en zeer gebrekkig uitgevoerd. Het onderzoek meldt dat het gebied slechts bewoond wordt door kleine marterachtigen (bunzing, hermelijn en wezel), grote modderkruiper, heikikker en kamsalamander. Dit is niet juist; het gebied is het woongebied van vele beschermde dieren: zoals zilverreiger, lepelaar, ijsvogel, grutto, kieviet, waterrietzanger, dassen, konijnen, hazen en vossen. Bovendien is het hele plangebied een waar rustgebied voor vogels met nu nog minimale menselijke verstoring. Bij de beoogde bouw en ontsluitingen in de vorm van fiets- en wandelpaden die, zeker ook met in

achtneming van het plan Groenewoud, het gebied overal gaan doorkruisen zullen deze dieren verjaagd worden en hun leefgebied verkleind. Volgens de Nederlandse Wetgeving, en dan specifiek Wet natuurbescherming betekent dit dat het ontwerpbestemmingsplan in deze vorm nooit uitgevoerd mag en kan worden.

- Ook zal de woonwijk Zuidsingel 8 door de daarmee gepaard gaande bemaling een verstoring gaan geven van de kwel en wegzijging in het gebied met alle effecten op de fauna. Deze effecten op het polderpeil en dus de (NNN) natuur zijn niet in kaart gebracht.

Conclusie; Het voorliggende plan schaadt de (NNN) natuur (u geeft dit in uw eerdere schrijven zelf aan) en de ecologische verbindingen zoals die nu bestaan tussen de landgoederen in ’s-Graveland en Natura 2000-gebieden 'Oostelijke Vechtplassen. Het volbouwen van het gebied (Zuidsingel 8 met daaraan direct aansluitend Groenewoud waterwoningen en het plan VLEK) tast de beschermde kwaliteiten van alle natuur- en landschapskenmerken aan. Het ontwerpbestemmingsplan is op dit onderwerp onzorgvuldig, gebaseerd op foutieve en onvolledige informatie en strijdig met uw eigen eerdere uitgangspunten.

Eindconclusie:

Op vele gebieden, waarvan de in mijn ogen belangrijkste hierboven aangegeven zijn, is onderhavig bestemmingsplan slecht voor de bewoners van Kortenhoef en ’s-Graveland en nog meer voor het beschermde (NNN) landschap.

Ook is een MER hier op zijn plaats. In de presentatie van de projectontwikkelaar werd al melding gemaakt van een bouwtijd van vijf tot acht jaar. Dit geeft een aanzienlijke verstoring in een aanpalend (NNN en Natura 2000) natuurgebied, ook qua stikstof, en heeft een forse negatieve impact. Het aangrenzende provinciale stiltegebied zal verstoord worden, geluid draagt vrij ver, met een negatieve impact op de (broed)rust.

Op basis van alle bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

E.H. Snaterse
Moerendael 5
1241 HT Kortenhoef

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef, 7 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.
Op 22 oktober jl. heeft Provinciale Staten van Noord-Holland de Provinciale Omgevingsverordening aangenomen. Daardoor wordt de Polder Kortenhoef een Bijzonder Provinciaal Landschap. Dit betekent dat geen grootschalige woningbouw meer mag plaatsvinden. De gemeente Wijdemeren wil het plan Zuidsingel fase 8 toch veiligstellen door versneld een ontwerpbestemmingsplan in procedure te brengen zodat het nog onder de oude regelgeving valt. De reguliere werkwijze is hiervoor terzijde geschoven en belangrijke stappen slaat de gemeente over.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

1. **Proces en besluit:**
   - Het ontwerpbestemmingsplan is niet democratisch tot stand gekomen. Vooraf is niet gecommuniceerd over dit grootschalige woningbouwplan. Laat staan dat geparticipeerd is met omwonenden om te komen tot draagvlak. In de participatiesessie van 28 oktober 2019 werd geen enkele mogelijkheid tot dialoog geboden. Er was uitsluitend sprake van een monoloog met af en toe inbreng van vragen uit een chatbox.
   - Het ontwerpbestemmingsplan is onzorgvuldig tot stand gekomen. De projectontwikkelaars maken tempo en proberen nog snel samen met het college onder de nieuwe regels, die vastgesteld worden door de provincie, uit te komen. De zorgvuldige besluitvorming over leefbaarheid, natuur en verkeersveiligheid en -overlast komt hierdoor in de knel. Dit is in strijd met zorgvuldige voorbereiding AWB.
   - Het proces dat normaliter wordt doorlopen is aan de kant gezet om dit plan er nog snel voor de provinciale omgevingsverordening door heen te krijgen. Dit brengt rechtsonzekerheid mee voor de burgers.

2. **Volksgezondheid / Plan Groenewoud**
   - In de vorige raadsperiode is besloten dat Plan Groenewoud met 70 woningen voorrang zou krijgen omdat hiermee het afdekken van de vuilnisbelt gefinancierd zou worden. Van die voorrang is geen sprake meer en daarmee dreigt afstel van de sanering.
   - De waarschijnlijk lekkende zwaar vervuilde afvalstort in onze polder blijft dan liggen. Daarmee blijft de volksgezondheid in ons dorp een grote zorg.

3. **Het monumentale en historische karakter, monumentaal erfgoed:**
   - Het plan Zuidsingel fase 8 bevat (flat)gebouwen van maar liefs vijf verdiepingen hoog. In een dorp met bijna uitsluitend laagbouw dat omringd is door natuur zal dit velen tegen de borst stuiten.
   - Onze dorpen kennen unieke ruimtelijke kwaliteiten. Een prachtige stukje natuur tussen drie grote steden, gekenmerkt door lintbebouwing en kleine kernen. Zowel de 's-Gravelandsevaart (noordelijke deel Emmaweg) als ook de kruising bij de Smitsbrug vallen onder beschermd dorpsgezicht en worden zwaar geschaad in hun historisch structuur en karakter. Het monumentale en historische karakter van de Emmaweg (Noordelijk deel) wordt kapotgemaakt. De wilgen worden voor een groot deel omgehakt, de vaart wordt mogelijk deels gedempt en de Emmaweg wordt aanzienlijk verbreed zodat verkeer sneller uit

de voeten kan. Op de noordelijke helft wordt de situatie voor fietsers en voetgangers onveiliger. Op de zuidelijke helft van de Emmaweg komen er geen extra voorzieningen en de situatie voor fietsers en voetgangers wordt onveiliger. Veilig Verkeer Nederland stelt in het rapport dat de beoogde verkeerssituatie ter hoogte van Smidsbrug onveilig is.

4. **Leefbaarheid en (verkeers)veiligheid:**
   - Het verkeersonderzoek voorziet ter hoogte van de Smidsbrug in een bypass door de omliggende weilanden die bedoeld is om verkeer vanaf het Zuidereinde van de kruising Smidsbrug te weren, maar die zeker ook zal leiden tot extra toestroom van sluipverkeer. Immers het wordt de snelste route rond en naar Hilversum
   - Het verkeersonderzoek is opgesteld in opdracht van de projectontwikkelaars. Het onderzoek staat bol van onjuiste of tenminste betwistbare aannames en onnavolgbare berekeningen.
     In het plan wordt Zuidsingel fase 8 ontsloten via een uitrit/inrit naar de Emmaweg. Het rapport stelt dat de Emmaweg na aanpassingen ongeveer 4.000 verkeersbewegingen per etmaal kan verwerken. Dat is ruim een verdubbeling ten opzichte van de huidige situatie. Dit kan geen verbetering van de verkeersveiligheid (met name het zuidelijke gedeelte) opleveren. Want dit wordt dan een weg van ca. 4 meter breed zonder fietspad en stoep. Grootschalig bouwen zonder dat de infrastructuur hiervoor geschikt is of geschikt kan worden gemaakt is voor de leefbaarheid en veiligheid altijd een slecht idee!

5. **Natuur**
   - Een groot deel van de polder van Kortenhoef is een waardevol en kwetsbaar Unesco werelderfgoed. Het aansluitende weidegebied vormt een logische buffer. Effecten van het plan zijn onvoldoende onderzocht. Dit is in strijd met zorgvuldige voorbereiding AWB.
   - In beschermd een weidegebied met natuur- en cultuurwetenschappelijke waarden ga je bij voorkeur niet bouwen. B&W heeft de nut en noodzaak van woningbouw in juist dit gebied niet onderzocht of aangetoond. (draagkrachtige en kenbare motivering AWB)
   - De weilanden die bebouwd moeten gaan worden vormen een groene buffer waarin zeldzame zogenaamde 'rode lijst dieren en planten' voorkomen. Denk aan de ringslang, das, diverse libellesoorten.
     Zeldzame planten en dieren bevinden zich niet alleen in het Unesco-gebied maar maken uiteraard ook gebruik van het weidegebied daar omheen. Als de rust in de directe omgeving wordt verstoord trekken dieren en planten in het kwetsbare gebied zich verder terug. B&W hebben daar geen onderzoek naar gedaan. Dit is in strijd met zorgvuldige voorbereiding AWB.
   - Bij een dergelijk grootschalig woningbouwproject dient een Milieu Effect Rapportage worden aangeleverd en dit is niet het geval. Dit is in strijd met zorgvuldige voorbereiding AWB.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Chr. Dekker
Dopheigang 24
1241 JL Kortenhoef

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

Ankeveen, 8 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte leden van de raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

1) Onze gemeente en speciaal het gebied aan weerszijden van de 's-Gravelandsevaart waaronder ook het plan Groenewoud valt is een uniek gebied in de randstad met een zeldzame combinatie van historische- en natuurwaarden.
2) De Provincie heeft om wel gefundeerde redenen een nieuwe omgevingsverordening opgesteld. Deze omgevingsverordening richt zich op het 'hoe': hoe kom je tot een goede fysieke leefomgeving? De fysieke leefomgeving staat voor alles wat mensen zien, voelen en ruiken zoals gebouwen, wegen, parken, bossen, rivieren en een schone lucht. Hoe kan de Gemeente hierop tegen zijn en willens en wetens huizenbouw realiseren voor het intreden van de nieuwe verordening waarmee juist die fysieke leefomgeving op het spel gezet wordt voor duizenden inwoners.
3) Het plan druist in tegen essentiële waarden van onze gemeente:
    a. Hoogbouw hoort niet thuis in dit historische gebied
    b. De 's-Gravelandsevaart zelf en de daarlangs lopende Emmaweg zijn onderdelen van een beschermd dorpsgezicht en dienen niet slachtoffer te worden van een dergelijk misplaatst plan. Dus geen bomen weghalen en geen versmalling van de vaart.
    c. De nieuwbouw ligt tegenover een nationaal Top-Monument: Trompenburg. De zichtlijn naar het Westen van dit monument is tegen alle principes van zorgvuldig beleid t.a.v. de biotoop desondanks in een eerder stadium al bebouwd. Dit betreft een rij lage huizen. Het voornemen om het gebied daarachter vol te bouwen getuigt van een totaal gebrek aan inzicht in de waarde van de biotoop van een dergelijk monument.
    d. Het is onbegrijpelijk dat er in de buurt van Unesco Werelderfgoed überhaupt gedacht wordt aan het bouwen van huizen.

Op basis van de bovenstaande argumenten maken wij bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u met inachtneming van onze zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Wij nemen aan dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,



Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef, 7 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.
Op 22 oktober jl. heeft Provinciale Staten van Noord-Holland de Provinciale Omgevingsverordening aangenomen. Daardoor wordt de Polder Kortenhoef een Bijzonder Provinciaal Landschap. Dit betekent dat geen grootschalige woningbouw meer mag plaatsvinden. De gemeente Wijdemeren wil het plan Zuidsingel fase 8 toch veiligstellen door versneld een ontwerpbestemmingsplan in procedure te brengen zodat het nog onder de oude regelgeving valt. De reguliere werkwijze is hiervoor terzijde geschoven en belangrijke stappen slaat de gemeente over.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

1. **Proces en besluit:**
   - Het ontwerpbestemmingsplan is niet democratisch tot stand gekomen. Vooraf is niet gecommuniceerd over dit grootschalige woningbouwplan. Laat staan dat geparticipeerd is met omwonenden om te komen tot draagvlak. In de participatiesessie van 28 oktober 2019 werd geen enkele mogelijkheid tot dialoog geboden. Er was uitsluitend sprake van een monoloog met af en toe inbreng van vragen uit een chatbox.
   - Het ontwerpbestemmingsplan is onzorgvuldig tot stand gekomen. De projectontwikkelaars maken tempo en proberen nog snel samen met het college onder de nieuwe regels, die vastgesteld worden door de provincie, uit te komen. De zorgvuldige besluitvorming over leefbaarheid, natuur en verkeersveiligheid en -overlast komt hierdoor in de knel. Dit is in strijd met zorgvuldige voorbereiding AWB.
   - Het proces dat normaliter wordt doorlopen is aan de kant gezet om dit plan er nog snel voor de provinciale omgevingsverordening door heen te krijgen. Dit brengt rechtsonzekerheid mee voor de burgers.

2. **Volksgezondheid / Plan Groenewoud**
   - In de vorige raadsperiode is besloten dat Plan Groenewoud met 70 woningen voorrang zou krijgen omdat hiermee het afdekken van de vuilnisbelt gefinancierd zou worden. Van die voorrang is geen sprake meer en daarmee dreigt afstel van de sanering.
   - De waarschijnlijk lekkende zwaar vervuilde afvalstort in onze polder blijft dan liggen. Daarmee blijft de volksgezondheid in ons dorp een grote zorg.

3. **Het monumentale en historische karakter, monumentaal erfgoed:**
   - Het plan Zuidsingel fase 8 bevat (flat)gebouwen van maar liefs vijf verdiepingen hoog. In een dorp met bijna uitsluitend laagbouw dat omringd is door natuur zal dit velen tegen de borst stuiten.
   - Onze dorpen kennen unieke ruimtelijke kwaliteiten. Een prachtige stukje natuur tussen drie grote steden, gekenmerkt door lintbebouwing en kleine kernen. Zowel de 's-Gravelandsevaart (noordelijke deel Emmaweg) als ook de kruising bij de Smitsbrug vallen onder beschermd dorpsgezicht en worden zwaar geschaad in hun historisch structuur en karakter. Het monumentale en historische karakter van de Emmaweg (Noordelijk deel) wordt kapotgemaakt. De wilgen worden voor een groot deel omgehakt, de vaart wordt mogelijk deels gedempt en de Emmaweg wordt aanzienlijk verbreed zodat verkeer sneller uit

de voeten kan. Op de noordelijke helft wordt de situatie voor fietsers en voetgangers onveiliger. Op de zuidelijke helft van de Emmaweg komen er geen extra voorzieningen en de situatie voor fietsers en voetgangers wordt onveiliger. Veilig Verkeer Nederland stelt in het rapport dat de beoogde verkeerssituatie ter hoogte van Smidsbrug onveilig is.

4. **Leefbaarheid en (verkeers)veiligheid:**
   - Het verkeersonderzoek voorziet ter hoogte van de Smidsbrug in een bypass door de omliggende weilanden die bedoeld is om verkeer vanaf het Zuidereinde van de kruising Smidsbrug te weren, maar die zeker ook zal leiden tot extra toestroom van sluipverkeer. Immers het wordt de snelste route rond en naar Hilversum
   - Het verkeersonderzoek is opgesteld in opdracht van de projectontwikkelaars. Het onderzoek staat bol van onjuiste of tenminste betwistbare aannames en onnavolgbare berekeningen.
     In het plan wordt Zuidsingel fase 8 ontsloten via een uitrit/inrit naar de Emmaweg. Het rapport stelt dat de Emmaweg na aanpassingen ongeveer 4.000 verkeersbewegingen per etmaal kan verwerken. Dat is ruim een verdubbeling ten opzichte van de huidige situatie. Dit kan geen verbetering van de verkeersveiligheid (met name het zuidelijke gedeelte) opleveren. Want dit wordt dan een weg van ca. 4 meter breed zonder fietspad en stoep. Grootschalig bouwen zonder dat de infrastructuur hiervoor geschikt is of geschikt kan worden gemaakt is voor de leefbaarheid en veiligheid altijd een slecht idee!

5. **Natuur**
   - Een groot deel van de polder van Kortenhoef is een waardevol en kwetsbaar Unesco werelderfgoed. Het aansluitende weidegebied vormt een logische buffer. Effecten van het plan zijn onvoldoende onderzocht. Dit is in strijd met zorgvuldige voorbereiding AWB.
   - In beschermd een weidegebied met natuur- en cultuurwetenschappelijke waarden ga je bij voorkeur niet bouwen. B&W heeft de nut en noodzaak van woningbouw in juist dit gebied niet onderzocht of aangetoond. (draagkrachtige en kenbare motivering AWB)
   - De weilanden die bebouwd moeten gaan worden vormen een groene buffer waarin zeldzame zogenaamde 'rode lijst dieren en planten' voorkomen. Denk aan de ringslang, das, diverse libellesoorten.
     Zeldzame planten en dieren bevinden zich niet alleen in het Unesco-gebied maar maken uiteraard ook gebruik van het weidegebied daar omheen. Als de rust in de directe omgeving wordt verstoord trekken dieren en planten in het kwetsbare gebied zich verder terug. B&W hebben daar geen onderzoek naar gedaan. Dit is in strijd met zorgvuldige voorbereiding AWB.
   - Bij een dergelijk grootschalig woningbouwproject dient een Milieu Effect Rapportage worden aangeleverd en dit is niet het geval. Dit is in strijd met zorgvuldige voorbereiding AWB.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

[redacted]

[redacted]

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

’s-Graveland, 11 november 2020,

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan, waarbij wij onderstaande punten benoemen.

Ad 2.2: Toekomstige situatie.

Onder deze kop wordt het volgende gesuggereerd: “Met de beoogde ontwikkeling wordt een bijdrage geleverd aan het beleefbaar en zichtbaar maken van het landschap door de aanwezige kwaliteiten van het landschap te benutten en te versterken”. Het tegendeel is waar: door het gebied niet te bebouwen blijft het gebied meer beleefbaar en berokkent minder schade aan mens en milieu.

Landschap:

Dat er sprake zou zijn van “behoud van de zichtlijn vanuit de Emmaweg in de richting van de polder” betwijfelen wij ten zeerste gezien de grote omvang van de geplande woningbouw met hoogbouw tot 5 woonlagen. Juist door niet te bebouwen houd je goed zicht op de prachtige polder.

Bebouwing en doelgroep:

De stelling “De bebouwing is representatief maar dorps en afwisselend” snijdt geen hout. De geplande hoogbouw doet juist afbreuk aan het dorpse karakter en is zeker niet representatief voor dit dorp!

Verkeer:

De bewering “Door het instellen van éénrichtingsverkeer op het Zuidereinde en verkeer van zuid naar noord (beperkt) om te leiden is sprake van een zeer goede kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het complete netwerk rondom de Smidsbrug” is zeer vooringenomen en een naar onze mening volkomen foute conclusie.

Met geen woord wordt hier gerept over het gevaar van de fietsers, die deze weg tweemaal kruisen: eenmaal op het Zuidereind en eenmaal op de Leeuwenlaan.

Als hierbij sprake zal zijn van een voorrang voor de fietsers, op de Leeuwenlaan zal er met name in de ochtendspits, grote wachttijden voor het autoverkeer gaan plaatsvinden gezien het op die tijd drukke fietsverkeer van met name scholieren.

Tevens wordt volkomen voorbijgegaan aan de belangen van de aanwonenden rond de Smidsbrug: toename van verkeersdrukte, wat ongetwijfeld zal leiden tot mentale disbalans en doet afbreuk aan de leefomgevingskwaliteit.

Daarnaast is er sprake van aanleg van een nieuwe verkeersweg door beschermd dorpsgezicht, wat de huidige regelgeving niet toelaat en ook niet wenselijk is.

Ad 3.2 Provinciaal beleid.

Planspecifiek:

In dit hoofdstuk staat te lezen: “: Hierbij dient rekening gehouden te worden met behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden”.

De leefbaarheid voor een groot deel van de omwonenden gaat fors achteruit. Van behoud en versterking hiervan is zeker geen sprake, alleen al gelet op de toename van de verkeersdrukte ter plaatse en elders in het dorp.

Ad 4.6 Verkeer en parkeren

Kwaliteit verkeersafwikkeling:

Volkomen terecht wordt hier geconcludeerd, dat de huidige vormgeving matig tot slecht functioneert en leidt tot verkeersonveilige situaties.

Er wordt ter verbetering van de verkeersafwikkeling een voorrangsplein voorgesteld.

Kennelijk zijn de onderzoekers van het plan niet op de hoogte van het feit, dat Leeuwenlaan-Kerklaan al een voorrangskruising ten opzichte van Noorder- en Zuidereind zijn en dat de stoplichten destijds zijn gekomen om een betere verkeersafwikkeling te krijgen! Dankzij deze stoplichten, met voor de fietsers veilige plaatsen om zich wachtend op te stellen alvorens bij groen licht over te steken, gaat het juist de laatste jaren qua drukte en ongevallen acceptabel.

Als aanwonenden van het Noordereind weten wij maar al te goed wat er een verkeersdrukte is, als de verkeerslichten onverhoopt niet werken!

Hoe vaak is in de afgelopen 30 jaar al een poging gewaagd door de aanwonenden, gesteund door de gemeenteraad, om de verkeersdrukte over het Noorder- en Zuidereinde in goede banen te leiden

(Het plan om het Noordereinde af te sluiten met slagbomen, het plaatsen van bloembakken op de weg ed.).

Het maken van een verkeersplein op de Smidsbrug en het weghalen van de stoplichten met Kerklaan-Leeuwenlaan als voorrangsweg geeft forse toename van verkeersoverlast op Noorder- en Zuidereinde, wat al bekend staat als een zeer drukke doorgaande weg met gevaarlijke situaties voor fietsers en voetgangers.

Daarnaast worden de belangen van de aanwonenden volkomen genegeerd met dit plan.

De aanleg van een “bypass Zuidereind” is het verplaatsen van het verkeersprobleem en roept nieuwe problemen op voor het autoverkeer, alsmede het fietsverkeer, die deze bypass moet oversteken.

Verkeersveiligheid:

In deze paragraaf wordt wel heel gemakkelijk omgegaan met de toename van verkeersdrukte over de Emmaweg. Nu reeds geeft deze weg veel hinder bij tweerichtingsverkeer door de geringe breedte van de weg, om maar niet te spreken van het gevaar voor fietsers en voetgangers op deze weg.

Dat er geconcludeerd wordt, dat er aanpassingen aan deze weg moeten komen, is natuurlijk helder. Maar men maakt zich er wel zeer gemakkelijk vanaf door te doen alsof het betrekkelijk eenvoudig is aanpassingen aan deze weg, die de belangrijkste ontsluiting moet gaan worden van het nieuwe bouwplan Zuidsingel fase 8, te realiseren, welke aanpassingen dan in voldoende mate de toegenomen verkeersdrukte op deze weg en de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers moeten kunnen garanderen.

Tot slot:

Wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling J. De Kloet van Wijdemeren stelt recentelijk in zijn inspraaktekst aan de commissie ruimtelijke ordening, dat het college van burgemeesters en wethouders

“De schoonheid van de natuur en het landschap in onze gemeente Wijdemeren wil koesteren, en sterker nog verbeteren “.

In zijn uitbreidingsplan Zuidsingel fase 8 gaat hij hieraan echter volkomen voorbij.

Het is kenmerkend voor zijn politieke denk- en handelswijze om betreffend plan Zuidsingel fase 8 te presenteren (en daarmee min of meer door te drukken) juist voordat het provinciaal beleidsplan “Bijzonder Provinciaal Landschap” van kracht is geworden, daar het uitbreidingsplan hiermee volkomen in tegenstelling is!

Op basis van de bovenstaande argumenten hebben wij bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Marian en Broos van den Heuvel

Noordereinde 4

1243 JG ’s-Graveland

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht
griffier@wijdemeren.nl
cc. statengriffie@noord-holland.nl

Kortenhoef, 12 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp-bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt. Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp-bestemmingsplan.

Procedure

(1) Om te beginnen ben ik van mening dat het ontwerp-bestemmingsplan niet democratisch tot stand is gekomen. Een grootschalig woningbouwplan zoals dit heeft een grote impact op het dorp en zijn inwoners. Daarbij is betrokkenheid van omwonenden essentieel. De participatie is tot nu toe zeer beperkt gebleven. Daardoor is onduidelijk gebleven in hoeverre het beoogde woningbouwproject aansluit bij de wensen en ideeën van de bewoners van Kortenhoef. In de communicatie van de gemeente hierover lijkt er blind vanuit te worden gegaan dat alle Kortenhoevers zich in dit plan kunnen vinden. Dat lijkt mij een zeer twijfelachtige aanname.

(2) Daarnaast heb ik mij verbaasd over de wijze waarop is omgegaan met de (nieuwe) provinciale omgevingsverordening. De verantwoordelijke wethouder heeft het ontwerp-bestemmingsplan nog voor de ingangsdatum van deze omgevingsverordening ingediend, omdat de gemeente Wijdemeren anders 'op slot zou gaan'. Dit gaat geheel voorbij aan de inhoud en de geest van deze nieuwe verordening, waarin meer aandacht is voor de bescherming van waardevolle natuur – in mijn ogen terecht. Deze actie zet de provincie neer als 'de vijand', die de eigen beleidsruimte van de gemeente inperkt. De verantwoordelijke wethouder is blijkbaar niet op het idee gekomen dat de provincie met deze omgevingsverordening opkomt voor het belang van een aanzienlijk deel van de bevolking van Wijdemeren: het deel dat natuur, milieu en landschap een warm hart toedraagt. Dit kan ik niet anders dan onzorgvuldig noemen.

Natuur

(3) De bouwplannen zijn gesitueerd in een beschermd weidegebied met natuur- en cultuurwetenschappelijke waarden. Dit weidegebied vormt een buffer met het deel van de Kortenhoefse polder dat een waardevolle en kwetsbare status heeft (beschermd door Unesco). In het gebied komen dieren en planten van de zogenoemde 'rode lijst' voor, zoals de ringslang, de das en verschillende bijzondere soorten libellen. Bouwwerkzaamheden en bewoning zullen daar zeker invloed op hebben. Die invloed is niet onderzocht, wat in strijd is met een zorgvuldige voorbereiding conform de AWB.

Dorpskarakter

(4) Voor veel bewoners van Kortenhoef en ’s-Graveland is het dorpse, kleinschalige en landelijke karakter een van de sterkste troeven en een belangrijke reden om hier te wonen. Daarom moeten we voorzichtig zijn met bouwplannen die dat karakter aantasten. Te vrezen valt dat dit karakter ingrijpend wordt aangetast door de bouwplannen en met name door de verkeersafwikkeling die dit tot gevolg heeft. Met name de plannen om een rotonde of zelfs een ‘bypass’ te maken bij de kruising bij de Smidsbrug vormen een forse aantasting van een beeldbepalend deel van onze dorpen. Bovendien zijn de ’s-Gravelandsevaart (noordelijk deel van de Emmaweg) en de kruising bij de Smidsbrug aangemerkt als beschermd dorpsgezicht. Dat valt m.i. moeilijk te rijmen met het ontwerp-bestemmingsplan van de gemeente.

Verkeer

(5) Hierboven heb ik al aangegeven dat de plannen om een rotonde c.q. bypass te ontwikkelen bij de kruising bij de Smidsbrug een aantasting van het dorpsgezicht én het karakter van ’s-Graveland en Kortenhoef betekenen. Daarnaast is de ontsluiting van het bouwproject via de Emmaweg een bron van zorg. De Emmaweg is een smalle weg, ingesloten door de vaart en de bebouwing, die niet bedoeld is voor omvangrijke verkeersstromen. Nu is de doorgang vaak al problematisch, in het bijzonder tijdens de ochtend- en de avondspits. Volgens het rapport van de gemeente zal het aantal verkeersbewegingen (4.000 per etmaal) meer dan verdubbelen door de aanleg van de nieuwe woningen. Door de ligging tussen de vaart aan de ene kant en de woningen aan de andere kant zijn er geen mogelijkheden om de Emmaweg te verbreden. Een toename van het aantal verkeersbewegingen zal daarom leiden tot onveilige situaties, met name voor fietsers. Op de zuidelijke helft van de Emmaweg zijn geen voorzieningen voor fietsers en voetgangers gepland, wat de situatie nog onveiliger maakt.

Samenvattend ben ik van mening dat het ontwerp-bestemmingsplan onvoldoende onderbouwd is en vanuit een eenzijdige en partijdige visie is ontwikkeld, met weinig oog voor de belangen van een groot deel van de bewoners. Daarom maak ik bezwaar tegen het ontwerp-bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Ik verzoek u dan ook met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp-bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt. Graag ontvang ik een ontvangstbevestiging.

Hoogachtend,



Erik van der Spek
Zuidsingel 57
1241 EJ Kortenhoef

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

[redacted] 11-11-2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

punt 1.3: Het voorgestelde plan staat lijnrecht tegenover het geldende bestemmingsplan. Punt 3.3 van van het door u zelf opgestelde BP Buitengebied Kortenhoef leest letterlijk:

Omdat de landschappelijke patronen en verschijningsvormen in grote mate zichtbaar overeenstemmen met de onderliggende bodem en waterhuishouding en ook het menselijke gebruik van het landschap vanaf de eerste ontginning nog zichtbaar te herleiden is, kan het plangebied aangemerkt worden als landschappelijk en cultuurhistorisch zeer waardevol.

Meegenomen dat de Smidsbrug en deel van de Emmaweg vallen onder beschermd dorpsgezicht, lijkt het overbodig uit te leggen dat een voorgesteld plan een te grote impact heeft op het monumentale en historische karakter van de huidige situatie. Ter illustratie: een dakkapel bouwen een de voorzijde van een bestaand pand op de Emmaweg zal nauwelijks goedkeuring krijgen van de gemeente, terwijl u zelf met dit buitenproportioneel plan aan komt zetten.

Punt 2.2: Er wordt in het plan gesproken over 2 tot 5 bouwlagen hoog, wat een directe horizonvervuiling is midden in het beschermde natuurgebied. Gezien vanaf de Kortenhoefsedijk, waarbij de herkenbare lintbebouwing langs de dijk wordt afgewisseld met vergezichten over de weilanden wordt hierdoor ernstig aangetast met de voorgestelde plannen. Dit is een onwenselijk resultaat van uw bouwplannen.

Punt 4.6: De aannames omtrent de verkeerstoename zijn ons inziens niet op de werkelijkheid gebaseerd. Elke dag in de week geeft momenteel al ruime verkeersproblemen rondom de Smidsbrug. De geboden oplossing met de "bypass" zal hiervoor geen oplossing bieden. Daar komt nog bij dat het verkeer uit het centrum van Kortenhoef (met als bestemming de N201), nu nog verdeeld wordt over de Emmaweg, het Zuidereinde en de Kortenhoefsedijk. Door de toename van verkeer van het voorgestelde plan, lijkt het zeer aannemelijk dat niet alleen op de Emmaweg een toename van verkeersdruk zal zijn, maar ook het verkeer op de Kortenhoefsedijk zal toenemen. Een zeer onwenselijke situatie op een toch al te drukke dijk.

Welke overigens door de gemeente zelf al is aangewezen om te herinrichten, wat tot op heden niet succesvol is gebleken.

Hierbij is nog niet meegenomen dat de "bypass" een ideale van- naar- en rond Hilversum zal worden en het gestelde doel van de bypass volledig de plank mis zal slaan.

Algemeen: Het proces dat normaliter wordt doorlopen is aan de kant gezet om dit plan er nog snel voor de provinciale omgevingsverordening door heen te krijgen. Dit brengt een zeer ernstige rechtsonzekerheid voor ons mee als inwoners van de gemeente Wijdemeren. Hiermee beschadigt in de gemeente ons vertrouwen.

Op basis van de bovenstaande argumenten hebben wij bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken we u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

[redacted]

Commissie voor de
milieueffectrapportage

9 november 2020

Persbericht

Onderbouw bijdrage Argent Energy Amsterdam aan circulaire economie

Laat zien wat de productie en het gebruik van biodiesel betekent voor de emissie van broeikasgassen, in vergelijking met fossiele diesel. Dat beveelt de Commissie voor de milieueffectrapportage aan in haar advies over het milieueffectrapport dat voor de uitbreiding van Argent Energy in Amsterdam wordt opgesteld. De omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied had de Commissie om advies gevraagd over de inhoud van het op te stellen milieueffectrapport.

Argent Energy in het westelijke havengebied van Amsterdam produceert biodiesel uit organische reststromen. Het bedrijf wil de productie vergroten van 100.000 ton naar maximaal 600.000 ton per jaar door installaties aan te passen en bij te bouwen. Daarvoor zijn vergunningen nodig. Voordat de omgevingsdienst daarover besluit, worden de milieugevolgen onderzocht in een milieueffectrapport.

Het bedrijf wil met de productie van biodiesel bijdragen aan de vermindering van het gebruik van fossiele brandstoffen en de uitstoot van broeikasgassen. Wat die bijdrage kan zijn, moet duidelijk worden uit het rapport. Daarvoor is onder andere een goede beschrijving nodig van het productieproces en de installaties, van de gebruikte stoffen en hun oorsprong en van de technieken die worden ingezet om het energie- en watergebruik en de schadelijke gevolgen voor het milieu te beperken.

De Commissie m.e.r. is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van milieueffectrapporten. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten. Dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag - in dit geval de omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied namens Gedeputeerde Staten van provincie Noord-Holland - besluit over het project. Zie ook www.commissiemer.nl.

Noot voor de redactie
Op de website vindt u het volledige advies.
Voor meer informatie kunt u bellen met Sjoerd Harkema, 030 – 234 76 66 of 06 –55 79 47 73.

Commissie voor de
milieueffectrapportage

Argent Energy Nederland B.V., Amsterdam

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

9 november 2020 / projectnummer: 3499









1 Advies voor de inhoud van het MER

Argent Energy Nederland B.V., een bedrijf dat ligt in het westelijke havengebied van Amsterdam, produceert biodiesel uit organische reststromen. Het bedrijf wil de productie vergroten van 100 kton naar maximaal 600 kton per jaar.[1] Voor deze capaciteitsuitbreiding worden twee nieuwe productielijnen en een waterzuivering gebouwd, het aantal opslagtanks uitgebreid en de kade en aanlegsteiger aangepast. Daarvoor zijn vergunningen nodig en wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd te adviseren over de inhoud van het op te stellen MER.

Essentiële informatie voor het MER

Voor het meewegen van het milieubelang bij het besluit over de uitbreiding van het bedrijf, moet het MER in ieder geval de volgende informatie bevatten:

- **Installaties en proces**. Een beschrijving van de installaties en processen en van (gevaarlijke) grond-, hulp- en afvalstoffen die relevant zijn voor de milieueffecten van het bedrijf;
- **Varianten met minder milieugevolgen**. Een beschrijving van technieken die kunnen worden ingezet om de effecten van het bedrijf in te perken, met name de stikstof-, CO_2- en methanol-uitstoot. Besteed aandacht aan emissies onder zowel reguliere als afwijkende omstandigheden;
- **Balansen.** Een inzichtelijke beschrijving van de massa-, water en energiebalansen;
- **Milieueffecten**. De milieugevolgen van het te realiseren voornemen voor de vervoersbewegingen, de emissies van NO_x, PM10 en SO_2 en hun concentraties in de lucht, de geur- en de geluidbelasting, de veiligheid, het (afval)water en de stikstofgevoelige natuur.



Figuur 1: Ligging van Argent Energy Nederland B.V. in het westelijk havengebied van Amsterdam (bron: NRD bladzijde 5)

[1] 100 kton is de hoeveelheid biodiesel die op dit ogenblik jaarlijks wordt geproduceerd. Het bedrijf beschikt over een vergunning voor de productie van 200 kton per jaar.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en ze moet een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op het document *'Uitbreiding biodiesel. Notitie reikwijdte en detailniveau'* van 20 augustus 2020 (hierna NRD). Ze herhaalt slechts punten die al in de NRD aan de orde komen, als dat voor een goed begrip van het advies nodig is of als ze voorstelt de aanpak uit de NRD op onderdelen aan te passen.

Achtergrond

Argent Energy Nederland B.V. wil de productie van biodiesel vergroten. Daarvoor is onder andere een nieuwe omgevingsvergunning nodig. Volgens het Besluit milieueffectrapportage moet er een MER worden opgesteld omdat het bedrijf zijn installaties voor de chemische behandeling van niet-gevaarlijke afvalstoffen uitbreidt met meer dan 100 ton per dag (categorie 18.4 uit bijlage C van het besluit). Een MER is verder nodig als gevolgen voor beschermde Natura 2000-gebieden optreden, waardoor een Passende beoordeling moet worden opgesteld. Tot slot stelt het besluit dat vanwege de omvang van het tankenpark en de hoeveelheid te behandelen afvalwater[2] het maken van een MER moet worden overwogen. Argent Energy Nederland B.V. schrijft het MER voor de omgevingsvergunning en de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied stelt namens Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland de eisen vast waaraan dat MER moet voldoen. De Omgevingsdienst bereidt namens Gedeputeerde Staten ook het besluit over de vergunning voor.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen die de omgevingsdienst nu adviseert over de inhoudsvereisten van het MER en, als het MER gereed is, over de juistheid en volledigheid ervan. De samenstelling en de werkwijze van die werkgroep en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer 3499 op www.commissie-mer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Doel, beleid en besluiten

2.1 Doel

Argent Energy Nederland B.V. wil met de productie van biodiesel bijdragen aan de vermindering van het gebruik van fossiele brandstoffen en de uitstoot van broeikasgassen. Beschrijf in het MER hoe het initiatief past in het Europese en Nederlandse beleid met betrekking tot hernieuwbare (transport)brandstoffen en de circulaire economie. Laat met een berekening zien tot wel reductie van broeikasgassen de productie en het gebruik van de biodiesel leidt, vergeleken met fossiele diesel (bijvoorbeeld met het BioGrace rekenmodel[3]).

[2] Respectievelijk categorieën 25.1 en 18.1 uit bijlage D van het Besluit milieueffectrapportage.

[3] Dit is een model waarmee de broeikasgaseffecten van biobrandstoffen conform de methode uit de Europese Richtlijn Hernieuwbare Energie kunnen worden berekend.

2.2 Beleidskader

Doorheen de NRD staan verwijzingen naar wetgeving waaraan het bedrijf moet voldoen, zoals de Wet natuurbescherming, het Besluit risico's zware ongevallen en de Wet geluidhinder. Neem in het MER een gestructureerd overzicht op van de specifieke voorschriften die relevant zijn voor de milieueffecten van het bedrijf, zoal BREF-documenten en BBT-conclusies. Laat ook zien in hoeverre aan ieder van die voorschriften kan worden voldaan, al dan niet na het nemen van aanvullende maatregelen.

2.3 Te nemen besluit(en)

Het MER wordt opgesteld voor een nieuwe omgevingsvergunning op grond waarvan Argent Energy Nederland B.V. zijn installaties kan uitbreiden en vervolgens ook gebruiken. Daarnaast zullen andere besluiten worden genomen voor de realisatie van het voornemen, zoals over aanleg van een gasontvangststation en over de aanpassing van de kade. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de planning is.

3 Huidige en voorgenomen activiteit en varianten

3.1 Huidige en voorgenomen activiteit

Om een productie van 600 kton biodiesel te kunnen realiseren worden twee nieuwe productielijnen en een waterzuivering gebouwd, het aantal opslagtanks uitgebreid en de kade en aanlegsteiger aangepast. Ga als vertrekpunt voor de beschrijving van de milieueffecten in op:

- de reststromen die als grondstof worden gebruikt;
- het proces en de benodigde nieuwe installaties en voorzieningen;
- het transport en de opslag van stoffen;
- de balansen en (de verwerking van) de afvalstromen die worden gegenereerd;
- afwijkende bedrijfsomstandigheden en calamiteiten.

Doe dit zowel voor de huidige als voor de voorgenomen activiteit.

Grondstoffen

Beschrijf de reststromen die de grondstoffen vormen voor het productieproces, zoals dierlijke vetten, frituuroliën of reststromen uit de oleochemie. Vermeld:

- het type en de verwachte hoeveelheden, onder andere aan de hand van Eural-codes. Verduidelijk of het gaat om (gevaarlijke) afvalstoffen en/of dierlijke of plantaardige bijproducten;
- de herkomst van de reststromen;
- de acceptatieprocedure en de kwaliteitscontrole van de reststromen.

Proces en installaties

Neem in het MER een duidelijke procesbeschrijving op en een tekening van de verschillende onderdelen van de installatie. Laat zien hoe de hoofdprocessen met elkaar samenhangen. Geef aan welke hulpstoffen worden gebruikt (bijvoorbeeld methanol) en om welke hoeveelheden het gaat. Beschrijf ook de eventuele voorbewerking van reststromen die als grondstof voor de biodieselproductie worden gebruikt.

Beschrijf alle aanpassingen die noodzakelijk zijn om de beoogde productie te kunnen realiseren, ook als die aanpassingen geen onderdeel zijn van de inrichting maar wel essentieel zijn voor de uitvoering van het voornemen.[4] Geef aan waar de aanpassingen plaatsvinden en waar de inrichtingsgrens ligt.[5]

Transport en opslag

Beschrijf voor de grond- en hulpstoffen, de geproduceerde biodiesel en de vrijkomende afvalstoffen:

- de wijze van aan/afvoer en de aantallen vervoersbewegingen als aan/afvoer per schip of over de weg plaatsvindt. Die aantallen verkeersbewegingen leveren, naast de emissiegegevens van het bedrijf, input voor berekeningen van de gevolgen voor bijvoorbeeld de luchtkwaliteit en de geluidbelasting;
- de wijze van opslag en de maximale opslagcapaciteit.

Balansen en afvalstromen

Presenteer inzichtelijke massa-, water- en energiebalansen. Ga in op de kenmerken van de eindproducten, de geproduceerde afvalstoffen en de samenstelling van het afvalwater. Geef aan op welke wijze afvalstoffen worden verwerkt. Beschrijf de beoogde waterzuivering en de samenstelling van het te lozen gezuiverde water.

Besteed specifiek aandacht aan (potentiële[6]) Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) die in de reststromen, de uitgaande afvalstromen en producten en de emissies naar lucht, bodem en afvalwater kunnen voorkomen. Geef voor ZZS aan hoe met de verplichte monitoring en de minimalisatieverplichting vanwege gezondheid wordt omgegaan.

Bijzondere bedrijfsomstandigheden

Neem in het MER het volgende op:

- een analyse van bijzondere bedrijfsomstandigheden (opstarten en stilleggen, storingen en calamiteiten) die kunnen leiden tot verhoogde emissies. Gebruik daarvoor bijvoorbeeld informatie over bijzondere omstandigheden die zich hebben voorgedaan bij de nu aanwezige en vergelijkbare installaties;
- een schatting van de frequentie en duur van de bijzondere bedrijfsomstandigheden. Ga daarbij uit van een worst-case situatie;
- een beschrijving van de organisatorische en technische maatregelen[7] waarmee de gevolgen van de bijzondere bedrijfsomstandigheden zoveel mogelijk worden voorkomen of beperkt.

---

4 Een voorbeeld van een aanpassing die niet op het terrein van de inrichting wordt uitgevoerd en die geen onderdeel uitmaakt van de vergunning, is de bouw van een gasontvangststation. Als een aanpassing (zoals de bouw van dat station of de aanpassing van de kade) essentieel is voor het in werking hebben van de uitbreiding, moet het MER eventuele significant negatieve effecten ervan beschrijven.

5 Maak daarbij bijvoorbeeld gebruik van 3D-beelden.

6 Potentiële ZZS zijn stoffen die mogelijk voldoen aan de ZZS-criteria, maar nog niet als dusdanig zijn geïdentificeerd. RIVM heeft een lijst met verschillende stoffen en stofgroepen gemaakt. De lijst is via deze link te vinden: https://rvs.rivm.nl/stoffenlijsten/Zeer-Zorgwekkende-Stoffen/Potentiele-ZZS .

7 Zoals het gebruik van tankputten om bijvoorbeeld bodemverontreiniging te voorkomen.

3.2 Varianten

Er wordt uitgegaan van de beste beschikbare technieken (BBT). Beschrijf die technieken en hoe daarmee effecten worden geminimaliseerd.

In de NRD wordt voorgesteld om mogelijkheden te onderzoeken om de stikstofemissies te reduceren en om de waterzuivering te optimaliseren. Voor de stikstofreductie gaat het om vergelijken van energiebronnen die de warmte voor het productieproces leveren en van mogelijke rookgasreinigers (denox-installaties). De Commissie stelt voor om ook het gebruik van ultra-low NO_x-branders in de vergelijking te betrekken.

De Commissie beschouwt de afweging van deze technieken als onderzoek naar varianten op onderdelen van de voorgenomen uitbreiding. Van een variant moeten niet alle effecten worden beschouwd maar alleen de effecten die door de techniek wezenlijk worden beïnvloed, zoals die op de luchtkwaliteit en de natuur en mogelijk die op de geluidbelasting. Laat voor iedere variant ook zien in hoeverre hij de doelen op het gebied van duurzaamheid en circulariteit positief dan wel negatief beïnvloedt.

3.3 Referentie

Beschrijf de bestaande milieu- en leefomgevingskwaliteit in het studiegebied. Geef ook aan hoe die kwaliteit zich naar verwachting zal ontwikkelen als de productiecapaciteit niet wordt uitgebreid naar 600 kton per jaar. Deze prognose, de zogenaamde 'autonome ontwikkeling', vormt de referentie voor de beoordeling van de kwaliteit die ontstaat als het bedrijf wel wordt uitgebreid.

Voor Argent Energy Nederland B.V. moet inzichtelijk zijn waarom de vergunde capaciteit van 200 kton per jaar als referentie kan worden gebruikt. Immers, met de nu aanwezig installaties kan deze productie niet worden gerealiseerd. Duidelijk moet zijn dat zonder ingrijpende aanpassingen op grond van de huidige vergunningen de vergunde capaciteit kan worden gerealiseerd. Zijn nog vergunningen nodig om de inrichting aan te passen en zo te komen tot een productie van 200 kton, dan moet voor de referentie worden uitgegaan van de maximale jaarproductie van de huidige installaties.

In een van de bedrijfspanden (de 'Rotie-hal') zullen installaties en activiteiten verdwijnen. Beschrijf ze voor zover er relevante milieueffecten aan zijn verbonden waarmee rekening moet worden gehouden bij het bepalen van de netto-effecten van de capaciteitsuitbreiding.[8]

Ga voor de referentie verder uit van wijzigingen in de huidige activiteiten in het studiegebied en van eventuele nieuwe activiteiten waarover al is besloten en die bijvoorbeeld de beschikbare milieuruimte beïnvloeden.

[8] Laat bijvoorbeeld zien of het verdwijnen van bepaalde activiteiten leidt tot minder vervoersbewegingen.

4 Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

4.1 Effectbepaling

Onderbouw de keuze van de gegevens waarmee de gevolgen van het voornemen voor bijvoorbeeld de geluidhinder en de luchtkwaliteit worden bepaald. Ga ook in op onzekerheden en hun betekenis voor (de bandbreedte in) de berekende effecten en voor het onderscheid tussen de varianten. Spits de bespreking toe op milieuaspecten die in de verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van het tekort kunnen worden beoordeeld. Geef ook aan of en hoe belangrijke, ontbrekende informatie kan worden ingevuld, bijvoorbeeld in het kader van het monitoringprogramma.

4.2 Bodem en water

In paragraaf 3.11 van de NRD wordt gesteld dat het risico op bodemverontreiniging verwaarloosbaar is. Onderbouw dit in het MER door de bodembedreigende activiteiten binnen de inrichting en de voorzieningen om verontreiniging te voorkomen, te beschrijven.

Vergelijk de gevolgen van lozing van het afvalwater op het oppervlaktewater met de gevolgen verbonden aan lozen op het riool.

4.3 Leefomgeving

Maak bij het beschrijven van de effecten op de leefomgeving onderscheid tussen effecten onder reguliere en afwijkende bedrijfsomstandigheden.

Emissies naar de lucht en luchtkwaliteit

De Commissie adviseert om in aanvulling op wat in paragraaf 3.5 van de NRD wordt voorgesteld, ook te onderbouwen dat de emissie-reducerende technieken die worden ingezet, kunnen worden aangemerkt als Beste Beschikbare Technieken (BBT). Toets de emissies aan de van toepassing zijnde BBT-conclusies of aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit als geen BBT-conclusies beschikbaar zijn.

Breng de effecten in beeld voor de in de Wet milieubeheer opgenomen verbindingen.[9] Beoordeel de bijdrage aan de achtergrondconcentratie, de grenswaarden voor luchtkwaliteit en de WHO-advieswaarden. Presenteer de resultaten bijvoorbeeld met verschilcontour-kaarten en geef de ligging van woningen en andere gevoelige objecten aan. Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007).

Geur

Beschrijf niet alleen de bestaande en nieuwe geurbronnen bij op- en overslag en bewerking, zoals aangegeven in paragraaf 3.4 van de NRD, maar onderbouw ook de herkomst van de gehanteerde emissie (metingen, schattingen of berekeningen). Behandel (de effectiviteit van)

[9] Omdat ook onder de grens- en advieswaarden een toename van de luchtconcentratie de gezondheid aantast, is het nodig om wijzigingen onder die waarden in beeld te brengen als grote aantallen personen aan dergelijke toenames worden blootgesteld.

de maatregelen die de geuremissie naar de omgeving moeten beperken. Onderbouw kwantitatief of er sprake kan zijn van geurhinder bij geurgevoelige objecten en of het voornemen inpasbaar is binnen het provinciaal geurbeleid.

Geluid

Beschrijf niet alleen de bronnen van geluid zoals aangegeven in paragraaf 3.3 van de NRD, maar onderbouw ook de herkomst van de gehanteerde geluidemissie (metingen, schattingen of berekeningen). Geef aan welke maatregelen worden getroffen om de geluidemissie naar de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Toets de technieken en emissies aan de beschikbare BBT-conclusies. Voer de berekeningen uit volgens de 'Handleiding meten en rekenen industrielawaai'. Laat naast de inpasbaarheid van de geluidemissie binnen de beschikbare geluidruimte ook de maximale geluidniveaus ter hoogte van de gevoelige bestemmingen binnen de geluidzone zien.

Externe veiligheid

Neem in het MER niet alleen de resultaten op van de kwantitatieve risicoanalyse (QRA) en de milieu-risicoanalyse (MRA) die in paragraaf 3.9 van de NRD worden voorgesteld, maar ook de uitgangspunten die daarbij zijn gehanteerd.[10] Ga in op maatregelen om ongevalskansen en effecten van ongevallen in te perken.

4.4 Natuur

Geef bij het beschrijven van de gevolgen van de stikstofemissies aan hoe de benodigde milieuruimte zich verhoudt tot zowel de benutte als de vergunde ruimte.[11]

4.5 Klimaat, duurzaamheid en circulariteit

Beschrijf de totale jaarlijkse emissie van broeikasgassen die vrijkomen bij de bedrijfsprocessen en bij het aan het bedrijf verbonden transport. Geef daarnaast — gegeven het nationale en lokale beleid[12] — op hoofdlijnen aan of en hoe het bedrijf in 2050 overgeschakeld kan zijn naar een (bijna volledig) broeikasgasvrije bedrijfsvoering, en welke stappen daartoe in de tussenliggende periode kunnen worden gezet. De oplossing hoeft niet te worden gevonden binnen de grenzen van de omgevingsvergunning.

Geef daarbij in het bijzonder aan welke projectvarianten er binnen het bedrijf zijn die de overschakeling naar minder of geen emissie van broeikasgassen op gang kunnen brengen. Ga ook na of er perspectief is op aansluiting van het bedrijf op gemeenschappelijke (energie-) infrastructuur in het havengebied. Motiveer tot slot inzichtelijk dat de installatie verantwoord omgaat met energie en dus dat de gebruikte energie efficiënt wordt ingezet en de energieverliezen zijn geminimaliseerd.

---

[10] Zoals ongevalsscenario's en -frequenties.

[11] Mocht onverhoopt blijken dat de depositie op overbelaste, stikstofgevoelige natuur toeneemt bij uitbreiding van de productie dan zal de betekenis van die toename in een passende beoordeling verder moeten worden onderzocht.

[12] Nederland wil dat de CO_2-uitstoot in 2030 is gehalveerd vergeleken met die uit 1990 en 95 procent lager is in 2050. En Amsterdam wil in 2050 klimaatneutraal zijn.

5 Presentatie en samenvatting

Zorg voor:

- een zo beknopt mogelijk MER, door bijvoorbeeld achtergrondgegevens in bijlagen en niet in de hoofdtekst op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst met gebruikte afkortingen en een literatuurlijst;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal, met duidelijke legenda.
- een samenvatting die een goede afspiegeling is van de inhoud van het MER en die dus beschrijft wat de belangrijke aanpassingen en techniekkeuzes zijn en wat dat betekent voor de milieueffecten en voor de vormgeving van het uit te voeren voornemen.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Advies van de Commissie over het op te stellen MER
De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar zijn mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het voornemen op 1 oktober 2020 besproken met het bevoegd gezag en de initiatiefnemer. Meer informatie over de Commissie en over haar werkwijze vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep
Bij dit project bestaat de werkgroep uit:
ir. Arjen Brinkmann
ir. Annemie Burger (voorzitter)
dr. Johan Lembrechts (secretaris)
ir. Paul van Vugt

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld
Omgevingsvergunning milieu, planologische gebruiksactiviteiten en bouwen

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?
Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke activiteiten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit C18.4 “de uitbreiding van een installatie voor de chemische behandeling van niet-gevaarlijke afvalstoffen met meer dan 100 ton per dag”. Daarom wordt een project-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit
Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied namens Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland

Initiatiefnemer besluit
Argent Energy Nederland B.V.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?
Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet gevraagd om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft gebruikt?
U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer 3499 in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

Bestuursmededeling

voor raden en Staten • oktober 2020

Spaarnwoude
Natuur en recreatie



Spaarnwoude Park uit de startblokken

Zeven kansrijke projecten gingen de afgelopen maanden van start bij Spaarnwoude. Ze zijn onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Spaarnwoude Park. Het meest in het oog springend zijn de plannen voor de drie **ontvangstgebieden** Snowworld in Velsen, Veerplas in Haarlem en De Groene Weelde in Haarlemmermeer. Hier liggen inmiddels de eerste **visie-schetsen** klaar om de gebieden een natuurinclusieve beleving te geven, afgestemd op elke doelgroep. De komende maanden worden de ambities verder verkend en uitgewerkt, waarna het besluit voor planrealisatie genomen kan worden. Bijzonder is ook dat voor **fort Benoorden Spaarndam** het participatieproces is gestart (zie www.hetbenoorden.nl). Al 125 geïnteresseerden hebben hun ideeën voor het fort ingediend. Verder pakt Spaarnwoude **achterstallig onderhoud** aan bij de ontvangstgebieden en heeft Arcadis opdracht gekregen om voor een **ecologisch beheerplan** bij alle recreatieschappen een **quick scan** uit te voeren. De website wordt continue aangevuld met updates over de projecten.
www.spaarnwoude.nl/spaarnwoude-park/projecten



Corona: impact en nieuwe ontwikkelingen

De coronacrisis heeft impact op het programma van Recreatieschap Spaarnwoude. Door meer drukte in de zomerperiode vallen de kosten voor toezicht, schoonmaak en afval waarschijnlijk hoger uit. Daar tegenover staan lagere kosten voor begeleiding van evenementen.

Ook voor ondernemers in het gebied is de impact groot. We hebben ze een kortings-regeling voor huur/erfpacht aangeboden. Hier hebben tot nu toe vier ondernemers gebruik van gemaakt. Dit is minder dan verwacht. Het eerder berekende tekort voor het deelgebied SGP pakt vermoedelijk lager uit en kan binnen de exploitatie of reserves opgevangen worden. Bij de najaarsnotitie van Q4 herijken we de 'coronaclaim' bij de participanten.

Op 20 september 2020 ging een nieuwe noodverordening in. De veiligheidsregio Zuid-Kennemerland besloot tot een nachtelijke afsluiting van de deelgebieden Oostenbroek, Buitenhuizen, Westhoffbos, Houtrak, viaducten onder de A200 en A9 en Groene Weelde. De maatregel moet illegale feesten tegengaan.

Oplossing voor beperkte looptijd ondererfpacht woningen

Doordat in Spaarnwoude de looptijd van ondererfpacht maar maximaal 22 jaar is, blijken veel woningeigenaren problemen te ervaren als ze hun woning met ondererfpachtrecht willen verkopen. Geldverstrekkers van potentiële kopers eisen namelijk meestal een looptijd van minimaal 30 jaar. In overleg met bloot eigenaar Staatsbosbeheer hebben we daarvoor een oplossing gezocht. Er is nu overeenstemming voor een nieuwe looptijd van 35 jaar bij de ondererfpachtrechten voor woningen in Spaarnwoude. In totaal gaat het om 11 woningen in Velsen-Zuid. In beginsel krijgt iedere bewoner daarmee een nieuw ondererfpachtcontract met nieuwe algemene voorwaarden die passen in de huidige tijd. Dit lost ook de onwenselijke situatie op van grote verschillen tussen contracten en de voorwaarden.

Bezoekers Zorgvrij hechten aan boerderijthema

Een student Tourism Management van InHolland deed onderzoek onder recreanten naar de beleving van boerderij Zorgvrij. We kregen inzicht in de marketingsegmenten van recreanten die de boerderij bezoeken en wat ze bij hun bezoek belangrijk vinden. Ze blijken vooral waarde te hechten aan de gezelligheid, de dieren, de voorzieningen en het restaurant. Het rapport adviseert om het boerderijthema verder te versterken en te blijven focussen op de behoefte aan ontspanning, samenzijn en gezelligheid.



Het onderzoek vormt een bouwsteen in de ontwikkeling van het ontvangstgebied. Uiteindelijk zoeken we ook naar commerciële en educatieve verbreding van het huidige concept. In dat opzicht zijn de ambities voor Zorgvrij groter dan de gebleken behoeften van bezoekers. Als eigenaar ziet het recreatieschap hier juist mogelijkheden om de doelstellingen uit de visie van Spaarnwoude Park 2040 extra zichtbaar te maken. Denk bijvoorbeeld aan duurzaamheid, circulariteit, natuurinclusiviteit en sociaal - maatschappelijke betrokkenheid.

Klik hier voor achtergrondinformatie.

BESCHERM DE NATUUR, STOP DE PLEZIERJACHT!

Wildlijst nader bekeken

Colofon

Auteur(s)	dr. Femmie Smit, mr. Léon Ripmeester
Datum	4 november 2020
Versie	1.1.

Nederlandse Vereniging tot Bescherming van Dieren
Regulusweg 11
Postbus 85980
2508 CR Den Haag
T 088 81 13 000
www.dierenbescherming.nl

© Copyright Dierenbescherming 2020

Niets uit deze publicatie mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Nederlandse Vereniging tot Bescherming van Dieren.

Inhoudsopgave

1.	**Aanleiding voor dit document over de plezierjachtlijstsoorten**	**4**
2.	**De dieren en hun functie in het ecosysteem**	**5**
3.	**Plezierjacht geeft onnodig dierenleed**	**7**
4.	**Zorgwekkende populatietrends, afschotcijfers en jachtseizoenperiode**	**9**
4.1	Fazant	9
4.2	Wilde eend	10
4.3	Houtduif	11
4.4	Konijn	12
4.5	Haas	13
5.	**Landelijke overheid kan jacht sluiten en wildlijst afschaffen**	**15**
6.	**Provinciale overheid kan aanvullende eisen stellen aan de jacht**	**16**
7.	**Het jachtrecht opheffen mag**	**17**
8.	**Jagen voor plezier gebeurt zonder maatschappelijk draagvlak**	**18**
9.	**Plezierjacht niet nodig om schade te bestrijden en draagt niet bij aan natuurbehoud**	**21**
10.	**Synthese**	**24**

1. AANLEIDING VOOR DIT DOCUMENT OVER DE PLEZIERJACHTLIJSTSOORTEN

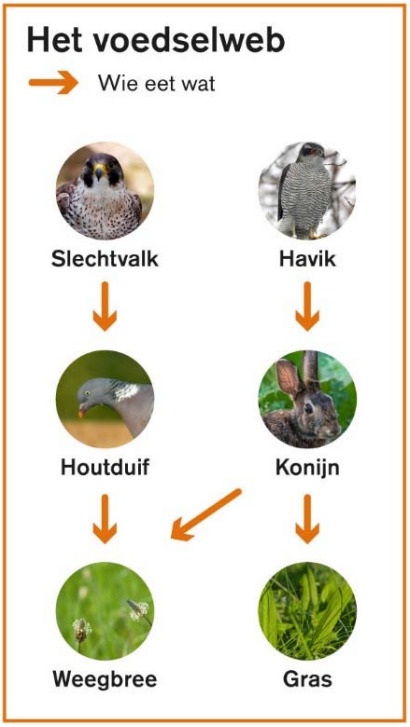
De natuur in Nederland is kwetsbaar en staat onder druk. Daarom verdient deze een betere bescherming en verstandig beheer. Jagen op dieren voor het plezier verstoort de natuur en maakt dat toch al kwetsbare soorten nog harder achteruitgaan. Toch bestaat er nog steeds een ‘plezierjachtlijst’ (officieel de wildlijst). Op deze lijst staan vijf diersoorten die jagers zonder maatschappelijk belangrijke reden mogen afschieten. Het gaat om de fazant, het konijn, de houtduif, de haas en de wilde eend. Hiervan worden er jaarlijks tijdens het jachtseizoen honderdduizenden gedood. Niemand die vooraf de aantallen controleert en weet hoeveel dieren de hobbyjager precies doodt. Ondertussen nemen populaties in rap tempo af. Voorgangers die ooit op deze lijst stonden, laten zien dat een plek op deze lijst garant staat voor een slechte toekomst: zo stond de otter ooit op de lijst, net als de korhoender en de patrijs. De wilde eend, fazant, haas en konijn gaan dezelfde kant op.

Dit document is opgesteld om inzicht te geven in de rol van de dieren op de wildlijst in het ecosysteem, het verloop qua aantallen en afschot tijdens het jachtseizoen per provincie, de rol die de landelijke en provinciale overheden hebben op het gebied van de plezierjachtlijst, en de mogelijkheid en de noodzaak om die jacht te sluiten ten behoeve van het beschermen van onze natuur en het beperken van dierenleed. Ook geven wij inzicht in de houding van de maatschappij ten aanzien van plezierjacht.

Concluderend, stellen we dat, als je als jager van de natuur houdt, je per direct zou moeten stoppen met de jacht op deze dieren. Helaas zijn zij daartoe (nog) niet geneigd. Derhalve is het aan de landelijke overheid om de plezierjachtlijst af te schaffen of te sluiten en/of de jacht in te perken op provinciaal niveau (wat ook wettelijk mogelijk is). Hierdoor kan er op deze dieren alleen gejaagd worden als ze aantoonbaar schade veroorzaken en diervriendelijke maatregelen niet werken. Wel zo eerlijk en overzichtelijk.

2. DE DIEREN EN HUN FUNCTIE IN HET ECOSYSTEEM

De functie van dieren in het ecosysteem is divers: van het openhouden van duingebieden door begrazing en het creëren van broedgelegenheden via hun holen voor andere diersoorten zoals de tapuit (konijn), het verspreiden van zaden via de vacht en uitwerpselen (dit doen alle vijf de bejaagbare soorten), tot het fungeren als onderdeel van een voedselweb en voer voor (kwetsbare) soorten zoals de zeearend, slechtvalk en bunzing (allen). Zie figuur A. [1],[2],[3],[4],[5],[6].



Figuur A. *Een eenvoudige weergave van een voedselweb waarin de houtduif en konijn onderdeel van zijn.*

De houtduif, haas en konijn hebben een vegetarisch menu. Konijnen en hazen eten vooral kruiden en grassen, houtduiven zaden, knoppen, bladeren en oogstresten. Fazanten en wilde eenden daarentegen eten zowel dierlijk als plantaardig materiaal. Wilde eenden eten met name waterplanten en –dieren, fazanten scharrelen allerlei insecten en zaden bij elkaar.

[1] https://www.vogelbescherming.nl/ontdek-vogels
[2] https://www.zoogdiervereniging.nl/zoogdiersoorten
[3] https://www.uu.nl/nieuws/overwinterende-eenden-verbinden-natte-natuur-door-verspreiden-plantenzaden
[4] https://biologielessen.nl/index.php/a-17/1872-voedselnet-2
[5] Konijn helpt parelmoervlinder (Nature Today, 2008) https://www.naturetoday.com/nl/nl/nature-reports/message/?msg=15333
[6] van Turnhout C., Majoor F. & Zutt T. (2019). Populatiedynamiek en bescherming van Tapuiten in de Noordduinen in 2018. Sovon-rapport 2019/02. Sovon Vogelonderzoek Nederland, Nijmegen. https://www.sovon.nl/sites/default/files/doc/rap_2019-02_tapuiten-noordduinen-2018.pdf

Houtduiven en wilde eenden vind je overal: van bos, tot stadspark, tuin en akker. Konijnen zijn afhankelijk van hun holen en ook struiken voor dekking. Hen vind je dan ook op plekken waar dit mogelijk is. Dat kan variëren van stadspark, tot duinen, maar op grote open stukken akkers of grasland vind je ze niet snel. Hazen zijn echte steppedieren. Zij maken geen holen, ook niet voor hun jongen, maar hebben wel wat reliëf nodig in het landschap om zogenaamde legers te maken (kuilen waar de jongen en het ouderdier kunnen schuilen). Zij komen dan ook vaak voor op wat ruigere akkers en graslanden. Eigenlijk vrij vergelijkbaar met de voorkeuren van fazanten.

De leefwijze van deze dieren varieert van leven in koppels (houtduif), solitair (haas) tot familiegroepen (konijn) en harems waarbij een dominant mannetje zich ontfermt over een groepje vrouwtjes (Fazant) tijdens het broedseizoen. Wilde eenden koppelen in de winter en vroege voorjaar, maar zodra de eieren zijn gelegd, staat het vrouwtje er weer alleen voor[7]. In de winter groeperen de houtduiven zich en sommige trekken naar andere oorden, of komen juist vanuit het noorden bij ons overwinteren. Konijnen blijven veilig rondom hun familieholen hangen, terwijl de fazanten zich in de winter netjes opsplitsen in vrouwtjes- en mannetjesgroepen. De hazen zoeken elkaar in het voorjaar op, maar de rest van het jaar moeten ze weinig van elkaar hebben. Wel is het zo dat territoria overlappen, dus elkaar tegenkomen doen ze zeker wel!

De jongen van konijnen en hazen zijn in de eerste weken afhankelijk van de moedermelk en blijven ook in de buurt van het hol (konijnen) of in de buurt van het nest (hazen), als de moeder op pad is om te eten. Bij wilde eenden en fazanten scharrelen of zwemmen de jongen al binnen een dag mee met de moeder (eenden) of de groep (fazanten). De houtduifjongen moeten eerst normale veren krijgen en kunnen vliegen, voordat zij het nest verlaten. Meestal duurt dit ongeveer een maand. Zowel de vader als de moeder broeden de eieren uit en zorgen voor voedsel voor de jongen.



[7] Losito M.P. & Baldassarre G.A. (1996). Pair-bond dissolution in mallards. The Auk 113(3): 692-695.

3. PLEZIERJACHT GEEFT ONNODIG DIERENLEED

Op de wildlijstsoorten mag (o.a.) in de jachtperiode op de dieren gejaagd worden. Dit leidt tot leed. Dieren zijn vaak niet in een keer dood, zoals in deze film vanaf 1:55 ook te zien is. Dit komt omdat men jaagt op kleine wilde dieren met hagelpatronen. In deze patronen zitten heel veel kleine kogeltjes, die tijdens het schot verspreid worden, in de hoop dat een aantal van deze kleine kogeltjes het doelwit bereiken. Deze kleinere kogeltjes zijn met grote regelmaat niet dodelijk en zorgen enkel voor verwondingen. Om hoeveel leed het precies gaat, is niet bekend, omdat registratie en onderzoek naar de impact van het welzijn van deze dieren weinig voorkomt. Daar waar gegevens bekend zijn, is duidelijk dat lang niet alle dieren direct doodgeschoten worden, maar in plaats daarvan aangeschoten. Bij wilde eenden die levend gevangen werden voor onderzoek, zag men via röntgenfoto's dat 19-29% van de dieren met hagelkorrels in het lijf rondvliegt. Ook bleek dat deze dieren een relatief verlaagde overlevingskans hadden van 19%, ten opzichte van niet aangeschoten dieren[8]. Dit zou door de wondimpact kunnen zijn, of door loodvergiftiging. Het is aannemelijk dat vergelijkbare percentages wilde eenden in Nederland met hagel rondvliegen. Maar of deze ook een verlaagde overlevingskans hebben, kunnen we niet één op één vanuit gaan, omdat in Nederland munitie niet meer uit lood bestaat[9].

Uit onderzoek naar welzijn van konijnen tijdens afschot bleek dat 40% niet direct dood was, en 12% op zo'n manier aangeschoten is dat zij verwond waren, maar niet dodelijk verwond. De gemiddelde tijd van aanschieten tot overlijden was 12 seconden[10]. Dit lijkt misschien kort, maar stel jezelf eens voor terwijl je een flinke klap met een moker op je hand krijgt. Tel rustig tot 12, dat zijn toch langere seconden dan je in eerste instantie denkt. Dus hoewel er relatief weinig onderzoek is, is het zeker dat een deel wordt aan- in plaats van afgeschoten en dat een jager maar een deel van de aangeschoten dieren terugvindt (via een getrainde jachthond). Een onbekend aantal dieren wordt niet teruggevonden en sterft een (langzame) dood. En een ander deel van de dieren lijdt enige tijd door het schot, maar herstelt hier wel weer van.

Naast het welzijnsprobleem tijdens het schot zelf, is voor een drietal van deze diersoorten ook de periode voorafgaand aan het schot zeer stressvol. De fazanten en hazen worden door een groep mensen het veld uitgedreven, richting de schietende jager. Konijnen worden hun holen uit gedreven met fretten en dan in een buidel gevangen en gedood of doodgeschoten. Uit onderzoek naar het effect van verschillende soorten jacht op herten bleek dat bij de drijfjacht (waar herten worden opgejaagd richting de jagers) 70 keer meer stresshormonen vrijkwamen, dan bij een schot vanuit de aanzitpositie (jager wacht/benadert hert vanuit een schuilpositie)[11]. Het is zeer aannemelijk dat de drijfjacht op hazen, fazanten en konijnen eenzelfde stressresponse oplevert, bovenop de stress die ontstaat zodra het dier aangeschoten is.

[8] Tavecchia et al. (2001). The effect of lead exposure on survival of adult mallard in the Camargue, southern France. Journal of Applied Ecology 38 (1197-1207)
[9] http://www.emissieregistratie.nl/erpubliek/documenten/water/factsheets/nederlands/lood-%20en%20zinkemissies%20door%20jacht.pdf
[10] Hampton et al. (2015). A simple quantitative method for assessing animal welfare outcomes in terrestrial wildlife shooting: the European rabbit a case study. Animal welfare 24(3), 307-317. https://www.ingentaconnect.com/content/ufaw/aw/2015/00000024/00000003/art00008;jsessionid=1lqso9sc2h44k.x-ic-live-03
[11] Mason (1998) The physiology of the hunted deer. Nature 391, 22. https://www.nature.com/articles/34045



Daarnaast hebben jagers de mogelijkheid om dieren de dood in te lokken door ze te verleiden om op stoppelvelden te komen eten, via lokvogels. De aanwezigheid van een groepje lokduiven of lokeenden (levend of opgezet) geeft hen de illusie dat het veilig is om daar de resten op te eten die toch niet meer van waarden zijn voor ons. Helaas komen zij, eenmaal geland, erachter dat de rustgevende en aantrekkende ‘soortgenoot’, ze bleek te lokken naar de dood. Vanaf de zijkant van het veld ligt de jager in zijn camouflage-outfit en hut te wachten met het geweer. Of de eenden worden gevangen via lokeenden op de plas voor de eendenkooi, de kooi ingelokt door de lokeenden en vervolgens gedood door ze de nek om te draaien[12].

Al bovengenoemd leed is onnodig, omdat het niet enkel gebeurt als er sprake is van schade en het ook niet een wettelijke vereiste is om, stel er zou wel sprake zijn van schade, daarvoor eerst werende of verjagende niet-dodende middelen voor ingezet hoeven te worden. Zoals dit wel voor de meeste andere beschermde wilde dieren geldt.

[12] Wet, besluit en regeling natuurbescherming, https://wetten.overheid.nl/zoeken/zoekresultaat/rs/2,3,4/titel/Wet%20natuurbescherming/titelf/1/tekstf/1/artnrb/0/d/29-10-2020/dx/0

4. ZORGWEKKENDE POPULATIETRENDS, AFSCHOTCIJFERS EN JACHTSEIZOENPERIODE

Alle afschotcijfers zijn verkregen via de jaarverslagen van de faunabeheereenheden[13]. De trends per provincie en landelijk zijn verkregen via SOVON Vogelonderzoek Nederland[14] en de Zoogdiervereniging[15], die in samenwerking met het NEM (Netwerk Ecologische Monitoring)[16] en CBS (Centraal Bureau voor Statistiek)[17] trendcijfers berekenen op basis van telgegevens die verkregen zijn uit het veld en die standaard worden verzameld via telprotocollen.

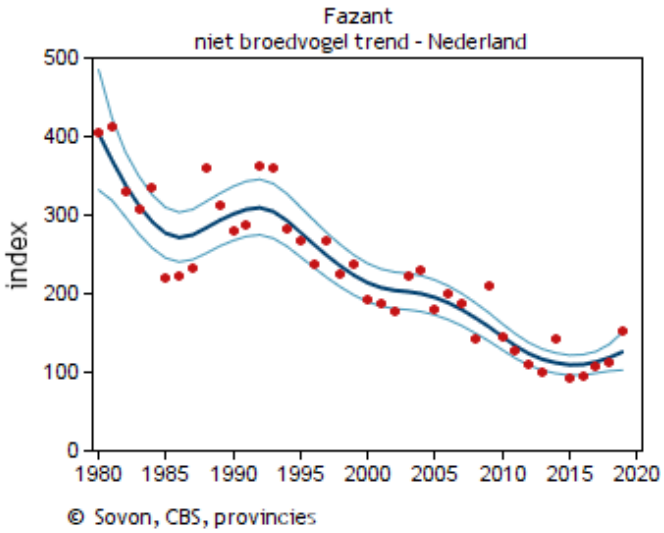
4.1 Fazant

Sinds de fazant niet meer mag worden gefokt en uitgezet voor de jacht, neemt het aantal dieren landelijk en in bijna alle provincies drastisch af (tabel 1, figuur B). Toch worden in alle provincies fazanten nog geschoten (tabel 1). De afschotcijfers uit 2018 voor Flevoland zijn niet bekend. Het jachtseizoen loopt voor hanen van 15 oktober t/m 31 januari en voor hennen van 15 oktober t/m 31 december.

Tabel 1. Afschotcijfers uit 2017 & 2018 en aantalsontwikkeling tussen 1983-2018 per provincie en landelijk.

	2017	2018	1983-2018
Zeeland	6.465	4.586	Geen sign. aantalsverandering
Noord-Brabant	3.400	3.250	Sign. afname <5%
Limburg	1.223	1.249	Sign. afname <5%
Zuid-Holland	2.387	1.846	Sign. afname <5%
Gelderland	2687	2434	Sign. afname <5%
Overijssel	1.074	1.260	Sign. afname <5%
Groningen	387	384	Sign. afname <5%
Drenthe	531	645	Sign. afname <5%
Friesland	301	187	Sign. afname <5%
Noord-Holland	699	663	Sign. afname <5%
Utrecht	375	375	Sign. afname <5%
Flevoland	7	?	Sign. afname >5%
Landelijk	**19.536**	**16.879**	**Sign. afname <5%**

[13] https://www.faunabeheereenheid.nl/
[14] https://www.sovon.nl/
[15] https://www.zoogdiervereniging.nl/zoogdiersoorten
[16] https://www.netwerkecologischemonitoring.nl/meetnetten
[17] https://www.cbs.nl/



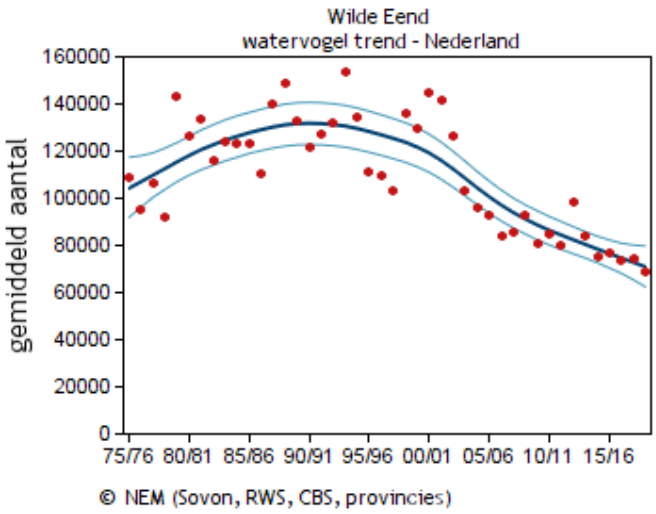
Figuur B. *Indexen van de aantalsontwikkeling van de niet-broedvogelpopulatie fazanten in Nederland in de periode 1980-2019 (bron: Sovon, CBS, provincies).*

4.2 Wilde eend

De populatie overwinterende wilde eenden vertoont al jaren een dalende trend, zowel landelijk als in bijna alle provincies (tabel 2, figuur C). Toch wordt er in elke provincie tijdens het jachtseizoen, dat al op 15 augustus start en doorloopt t/m 31 januari nog flink geschoten (tabel 2). De afschotcijfers voor Flevoland uit 2018 zijn niet bekend.

Tabel 2. Afschotcijfers uit 2017 & 2018 en aantalsontwikkeling tussen 1983-2018 per provincie en landelijk.

	2017	2018	1983-2018
Zeeland	5.895	9.206	Geen sign. aantalsverandering
Noord-Brabant	12.000	12.000	Sign. afname <5%
Limburg	2.041	2.293	Sign. afname <5%
Zuid-Holland	25.208	27.407	Sign. afname <5%
Gelderland	11064	10137	Sign. afname <5%
Overijssel	7.732	8.122	Sign. afname <5%
Groningen	3.777	3.380	Sign. afname <5%
Drenthe	2.681	2.700	Sign. afname <5%
Friesland	8.315	10.432	Sign. afname <5%
Noord-Holland	17.062	18.356	Sign. afname <5%
Utrecht	8.287	10.510	Sign. afname <5%
Flevoland	1.800	?	Sign. afname <5%
Landelijk	**105.862**	**114.543**	**Sign. afname <5%**



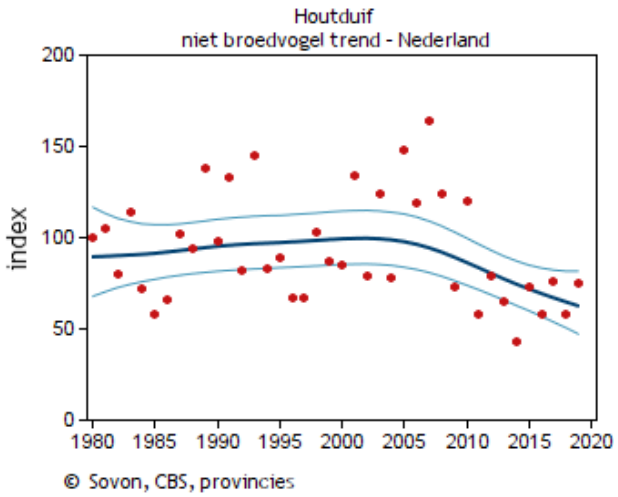
Figuur C. *Indexen van de aantalsontwikkeling van de watervogelpopulatie wilde eenden in Nederland in de winterperiode 1975/76-2018/19 (bron: Sovon, CBS, provincies)*

4.3 Houtduif

De houtduif mag tussen 15 oktober en 31 januari geschoten worden als wildlijstsoort. Helaas is deze soort zijn leven het hele jaar door niet zeker, omdat het dier tevens op de vrijstellingslijst staat en daarom buiten het jachtseizoen ook geschoten mag worden, ter voorkoming van schade. De hieronder gepresenteerde cijfers zijn de afschotcijfers binnen de vrij bejaagbare jachtperiode (tabel 3). De afschotcijfers voor Flevoland zijn niet bekend. Landelijk is er een significante afname waarneembaar, provinciaal is die afname waarneembaar in 7 provincies (tabel 3, figuur D).

Tabel 3. Afschotcijfers uit 2017 & 2018 en aantalsontwikkeling tussen 1983-2018 per provincie en landelijk.

	2017	2018	1983-2018
Zeeland	3.333	1.921	Sign. afname <5%
Noord-Brabant	20.500	20.000	Sign. afname <5%
Limburg	6.505	4.552	Sign. toename <5%
Zuid-Holland	1.626	3.063	Sign. afname <5%
Gelderland	7763	7753	Sign. afname <5%
Overijssel	5.258	4.503	Sign. afname <5%
Groningen	821	624	Sign. afname <5%
Drenthe	705	528	Geen sign. aantalsverandering
Friesland	1.297	1.095	Geen sign. aantalsverandering
Noord-Holland	3.197	2.537	Sign. afname <5%
Utrecht	7.765	8.304	Geen sign. aantalsverandering
Flevoland	?	?	Sign. toename <5%
Landelijk	**58.770**	**54.880**	**Sign. afname <5%**



Figuur D. *Indexen van de aantalsontwikkeling van de niet-broedvogelpopulatie houtduiven in Nederland in de periode 1980-2019 (bron: Sovon, CBS, provincies).*

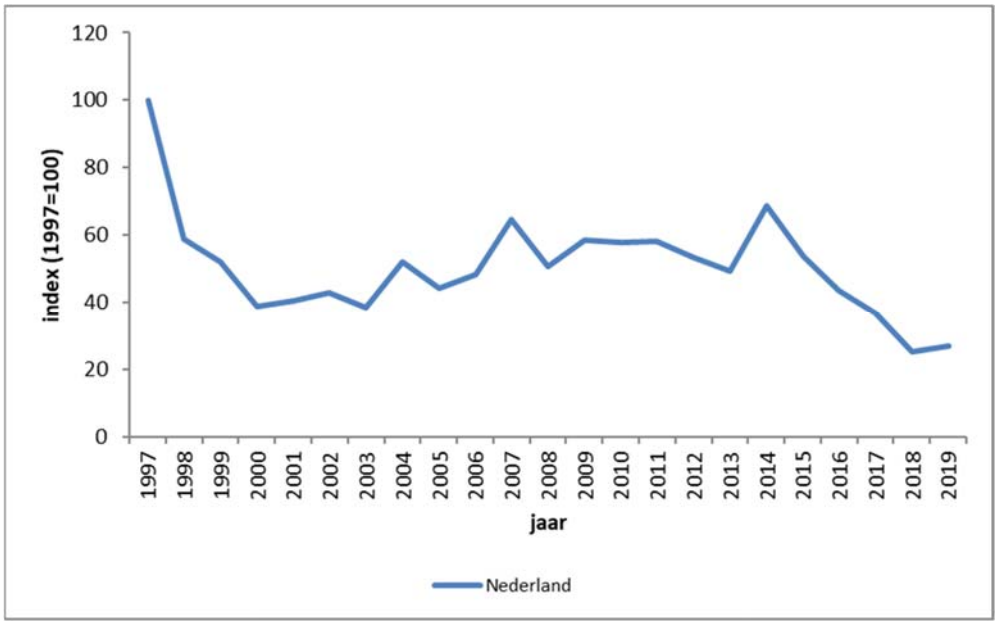
4.4 Konijn

Ook dit dier mag jaarrond geschoten worden, ofwel onder de landelijke vrijstellingslijst ter voorkoming van schade, dan wel onder de jacht voor plezier en benutting in de periode van 15 augustus t/m 31 januari. De afschotcijfers weergegeven bij Tabel 4 zijn de geschoten dieren tijdens de jachtperiode. De afschotcijfers voor Flevoland zijn niet bekend. Landelijk is er sprake van een matige afname (tabel 4, figuur E) en is het dier inmiddels geplaatst op de Rode Lijst als gevoelig[18]. In geval de trend onzeker is, is dat toe te wijden aan gebrek aan data.

Tabel 4. Afschotcijfers uit 2017 & 2018 en aantalsontwikkeling tussen 1997-2019 per provincie en landelijk.

	2017	2018	1997-2019
Zeeland	1.071	531	stabiel
Noord-Brabant	3.790	6.549	matige afname
Limburg	2.778	2.459	stabiel
Zuid-Holland	0	0	stabiel
Gelderland	1872	1372	matige afname
Overijssel	1.107	1.080	onzeker
Groningen	4	0	onzeker
Drenthe	169	136	stabiel
Friesland	612	594	onzeker
Noord-Holland	158	79	Stabiel
Utrecht	1.470	726	onzeker
Flevoland	?	?	onzeker
Landelijk	**13.031**	**13.526**	**Matige afname**

[18] https://minlnv.nederlandsesoorten.nl/content/konijn-oryctolagus-cuniculus-ssp-cuniculus



Figuur E. *Indexen van de aantalsontwikkeling van het konijn in Nederland in de periode 1997-2019 (bron: ZV/CBS, Telganger oktober 2020).*

Omdat duinbeheerders gebaat zijn bij de aanwezigheid van konijnen om natuurdoelstellingen te behalen, zijn de trends van konijnen in duingebieden goed in beeld gebracht. Uit deze meerjarige trendtellingen komt een somber beeld naar voeren. De populaties in de duinen van PWN zijn ondanks de piek in de jaren '90 en een kleinere piek rond 2010, over het geheel genomen zeer sterk gedaald[19].

4.5 Haas

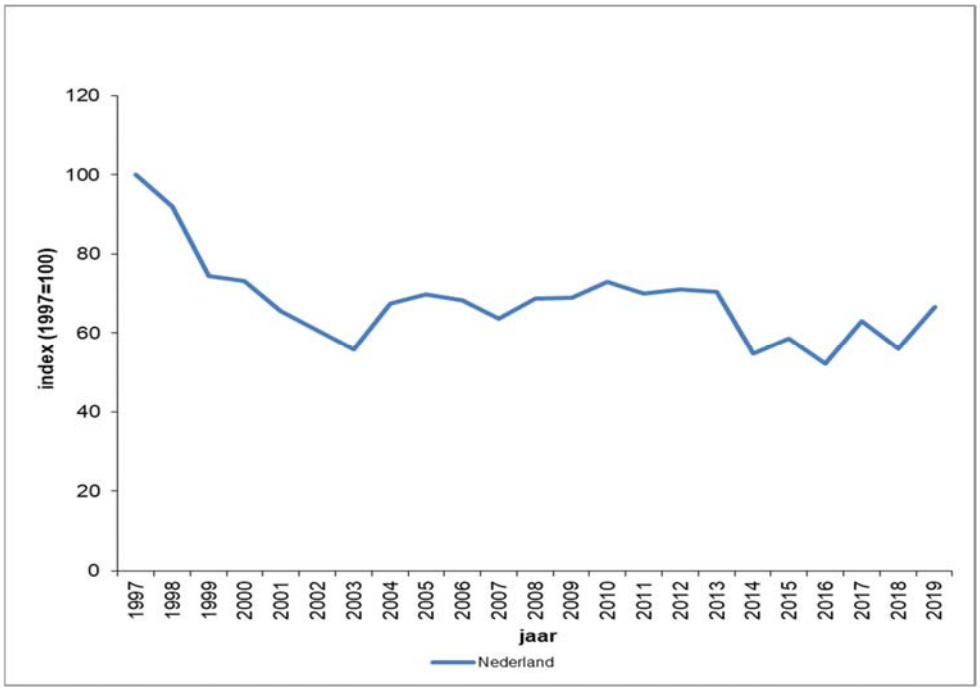
Hazen mogen in de jachtperiode geschoten worden of in uitzonderlijke gevallen via een ontheffing in geval van schade aan gewassen. De hier gegeven cijfers zijn de afschotcijfers tijdens de jachtperiode, die loopt van 15 oktober t/m 31 december (tabel 5). De afschotcijfers voor 2018 in Flevoland zijn niet bekend. Landelijk is er sinds 1997 een matige afname te zien, wat ook in 7 provincies is terug te zien (tabel 5, figuur F). Sinds 3 november is de haas ook officieel opgenomen op de Rode Lijst met de status: 'gevoelig'[20].

[19]Aantal konijnen in de duinen blijft laag; PWN onderzoekt mogelijkheden voor herstel (Nature Today, 2019). HTTPS://WWW.NATURETODAY.COM/INTL/NL/NATURE-REPORTS/MESSAGE/?MSG=25614

[20] https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2020-56788.html

Tabel 5. Afschotcijfers uit 2017 & 2018 en aantalsontwikkeling tussen 1997-2019 per provincie en landelijk.

	2017	2018	1997-2019
Zeeland	10.430	11.882	Stabiel
Noord-Brabant	9.500	9.700	Stabiel
Limburg	2.011	2.285	Matige afname
Zuid-Holland	17.710	17.061	Matige afname (laatste 12 jaar stabiel)
Gelderland	12174	11014	Stabiel (laatste 12 jaar matige afname)
Overijssel	7.602	7.618	Stabiel (laatste 12 jaar matige afname)
Groningen	2.689	1.720	Matige afname
Drenthe	1.183	1.023	Matige afname (laatste 12 jaar stabiel)
Friesland	5.667	5.391	Stabiel
Noord-Holland	11.872	12.508	Stabiel (laatste 12 jaar matige afname)
Utrecht	6.529	5.928	Onzeker
Flevoland	1.020	?	Onzeker
Landelijk	**88.387**	**86.130**	**Matige afname**



Figuur F. *Indexen van de aantalsontwikkeling van de haas in Nederland in de periode 1997-2019 (bron: ZV/CBS, Telganger Okt 2020).*

5. LANDELIJKE OVERHEID KAN JACHT SLUITEN EN WILDLIJST AFSCHAFFEN

Het wettelijk kader voor de uitoefening van de plezierjacht is te vinden in de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb), namelijk in paragraaf 3.5. (art 3.20 e.v.), als ook in de daarop gebaseerde regels in het Besluit- en de Regeling natuurbescherming.

De wildlijst is opgenomen in artikel 3.20 Wnb en geldt derhalve landelijk. In artikel 3.22 Wnb is opgenomen dat bij ministeriële verordening wordt bepaald in hoeverre de jacht is geopend (lees: vast te stellen door de Minister van LNV). Dit artikel bepaalt, dat deze opening van de jacht naar plaats en tijd kan worden beperkt. In de praktijk wordt hieraan invulling gegeven door te beperken naar *tijd* middels het vaststellen van een jachtseizoen (per soort), maar wordt er niet verder beperkt naar *plaats*, wat zou kunnen door bijvoorbeeld te differentiëren naar deel van het land. Ook de meer rand-voorwaardelijke regels over de uitoefening van de jacht zijn in de aangehaalde wet- en regelgeving belegd op rijksniveau. Denk aan regels en randvoorwaarden inzake o.a. jachtmiddelen, jachtaktes, jachthuur en jachtopleidingen.

Dieren staan op de jachtlijst om de betreffende soort te ‘benutten’ (lees: op te eten als wildbraad) en/of om met bejaging een bijdrage te leveren aan het tegengaan van (gewas)schade. Voor het al dan niet plaatsen van een soort op de jachtlijst, is het bepalend of de soort in een gunstige staat verkeert of dat deze gunstige staat in het geding komt door bejaging.

Al met al is dus helder, dat regels over de plezierjacht zijn belegd bij de landelijke overheid (met name het ministerie van LNV). Aanpassing van deze regels zou dan ook op nationaal (wetgevings-)niveau gestalte moeten krijgen. Dit geldt dus ook voor het inkorten van de wildlijst van artikel 3.20 Wnb, waarvoor in dit rapport wordt gepleit. Het sluiten of beter gezegd het niet vaststellen/openen (‘gesloten verklaren’) van een jachtseizoen –voor bepaalde soorten- ligt zoals gezegd als bevoegdheid bij de Minister van LNV.
De Wet natuurbescherming zal opgaan in de Omgevingswet, de verwachting is per 1 januari 2022. De



hiertoe strekkende Aanvullingswet natuur (Kamerstukken 34.985) is inmiddels vastgesteld. Deze wet is beleidsneutraal en beoogt derhalve geen inhoudelijke wijzingen, ook niet in de systematiek van plezierjacht en wildlijst. De Omgevingswet kent bij inwerkingtreding dan ook opnieuw een landelijk vastgestelde en vooralsnog ongewijzigde wildlijst.

6. PROVINCIALE OVERHEID KAN AANVULLENDE EISEN STELLEN AAN DE JACHT

Uit hetgeen in hoofdstuk 5 staat beschreven, mag terecht worden geconcludeerd dat de provinciale overheden in de kern een beperktere rol hebben bij het vaststellen van regels inzake de plezierjacht en de wildlijst. Een expliciete uitzondering staat in artikel 3.22 lid 4. Daarin is bepaald dat Gedeputeerde Staten de jacht voor de hele provincie of een gedeelte daarvan, voor een bepaalde tijd kunnen sluiten, zolang bijzondere weersomstandigheden dat vergen. Er moet worden aangenomen dat de provincie (GS) geen zelfstandige, verordenende bevoegdheid toekomt om de plezierjacht in de kern wezenlijk anders te regelen dan op landelijk niveau is bepaald. Denk hierbij aan het algeheel sluiten van de plezierjacht in de provincie, omdat dit maatschappelijk onaanvaardbaar wordt geacht.

Iets anders is echter, dat Provinciale Staten (PS) op grond van art. 3.12 lid 9 Wnb *aanvullende* regels/eisen kan stellen in het kader van het vaststellen van een door een Faunabeheereenheid opgesteld faunabeheerplan, die de jachthouder (‘jager’) in acht moet nemen bij het bepalen welke inspanningen nodig zijn om in zijn jachtveld een redelijke wildstand te handhaven.

Zo is met de Wnb geprobeerd om, meer dan voorheen, in het stelsel van de wet een transparante en maatschappelijk verantwoorde uitoefening van de plezierjacht vast te leggen. Daar horen ook de inspanningen van de individuele jager in zijn individuele jachtveld bij (waarbij de jager verantwoordelijk is voor de redelijke wilstand in het eigen jachtveld, art. 3.20 lid 3 Wnb). Hierbij wordt de plezierjacht geplaatst in het geheel van inspanningen op het gebied van schadebestrijding en populatiebeheer. Zó komen zaken in beeld als monitoring van het afschot in het kader van plezierjacht, het werken met verplichte afschotplannen inclusief registratie van het gepleegde afschot én de mogelijkheid om plezierjacht op provinciaal niveau te kunnen en mogen binden aan regels en beperkingen. Bijvoorbeeld als de gunstige staat van instandhouding van de soort hierom vraagt of als een bepaalde wildsoort in (delen van) de betreffende provincie de plezierjacht niet of nauwelijks (extra) bijdraagt aan het voorkomen van schade.

De provincie kan derhalve eisen stellen aan het faunabeheerplan om er - conform de bedoeling van de jachtregels in de Wnb - voor te zorgen dat plezierjacht niet enkel voor plezier en benutting wordt beoefend, maar plaatsvindt wanneer dit op z'n minst mede nodig is voor populatiebeheer en het voorkomen van schade. Mede gezien de gebruikmaking van ontheffingen en vrijstelling voor deze doeleinden. Ook kan zij op haar eigen gronden plezierjacht niet toestaan en dit ook als voorwaarden opnemen als derden de grond pachten van de provincie. Dit is geen belemmering voor eventuele schadebestrijding met diervriendelijke maatregelen én het geweer, in geval er sprake is van serieuze overlast (zie hoofdstuk 9).

7. HET JACHTRECHT OPHEFFEN MAG

Het jachtrecht is in Nederland van oudsher gekoppeld aan c.q. afgeleid van het eigendomsrecht van de betreffende grond. Het komt erop neer dat de 'jachthouder' gerechtigd is om de dieren die behoren tot de aangewezen wildsoorten en die voorkomen op de betreffende grond(en) te bejagen (voor benutting). Het is derhalve onderdeel van het 'genot' van de eigendom. Eigendom is een van de sterkste rechten die we kennen in Westerse rechtssystemen, en is als zodanig ook beschermd in internationale verdragen. Dat wil niet zeggen dat het eigendomsrecht 'absoluut' is, in de zin dat het niet beperkt zou kunnen of mogen worden. Toegepast op beperkingen van het jachtrecht, citeren we hieruit het onderzoek van Kees Bastmeijer[21]:

Het recht op eigendom
"Het recht op eigendom, zoals erkend en bescherming in het Aanvullend Protocol bij het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM), staat mogelijke beperkingen van de jacht - zoals hierboven besproken - niet per definitie in de weg. Dit Verdrag erkent namelijk expliciet dat het eigendomsrecht kan worden beperkt ten behoeve van publieke belangen zolang een 'fair balance' wordt bereikt. Dit alles is helder en juist uitgelegd in de Memorie van Antwoord bij het wetsvoorstel voor de Eerste Kamer, waarnaar hier wordt verwezen. Een uitvoerige bespreking van dit onderwerp valt buiten de reikwijdte van dit onderzoek, maar aangenomen moet worden dat het koppelen van de jacht aan maatschappelijke doelen en het beperken van de jacht wanneer dit nodig is om de gunstige staat van instandhouding van een soort niet in gevaar te brengen, onder 'publieke belangen' in de zin van het Verdrag vallen. Jurisprudentie van het Hof voor de Rechten van de Mens laat voorts zien dat het Hof in gevallen van beperking van eigendom vanwege milieu- en natuurbeleid zelden tot het oordeel komt dat de overheid het recht op eigendom in strijd met het Verdrag heeft beperkt."

Aldus zijn er mogelijkheden om het bestaande jachtrecht verder te beperken. Dit kan zijn het:

- afschaffen van de plezierjacht als zelfstandig juridisch regime;
- terugbrengen van het aantal soorten op de wildlijst (zoals eerder al meermaals is gebeurd);
- verder binden van de plezierjacht aan (bijv. natuur- en/of soortenbeschermings-)regels;
- aanscherpen van de regels die bepalen op grond waarvan de jacht en/of het jachtseizoen mogen worden geopend.

Een voorbeeld van een beperking van het jachtrecht is het eerdere verbod op het jagen in natuurgebieden, zoals dat tot 1 januari 2017 gold onder de Flora- en faunawet.

[21] prof. dr. C.J. Bastmeijer [Legal Advise for Nature], "Jacht en de positie van provincies onder de nieuwe Wet natuurbescherming", Tilburg, 2016, blz. 21-22

8. JAGEN VOOR PLEZIER GEBEURT ZONDER MAATSCHAPPELIJK DRAAGVLAK

Slechts 8% van de Nederlandse bevolking vindt jacht als hobby geoorloofd. Ofwel maar liefst 92% keurt hobbyjacht af, waarvan 74% 'benutting' van dieren geen goede jachtreden vindt. Zo blijkt uit onderzoek van bureau Blauw[22] (figuur G). Genoeg draagvlak in de maatschappij om deze plezierjachtlijst af te schaffen. Waarom dit dan nog steeds bestaat is lastig te begrijpen. De meest voor de hand liggende reden is dat jagers het jagen op de dieren op de wildlijst promoten in hun lobby bij de overheid en politiek. Volgens de jagers jagen zij op deze dieren uit liefde voor de natuur, om te benutten en voor het plezier in het samen optrekken, terwijl men dieren die schade veroorzaken bejaagt uit plichtsbesef[23]. Dit komt o.a. omdat er meer regelgeving is gekoppeld aan schadebestrijding. Bijvoorbeeld dat dieren bij schade niet gedood mogen worden, tenzij je eerst diervriendelijkere maatregelen hebt ingezet om dieren te weren of verjagen. Eigenlijk juist precies de voorwaarden die wij stellen en nodig zijn voor een respectvolle omgang met wilde dieren. Ook is dit de brede gedachte die in de maatschappij leeft. Nederlanders, 69% om precies te zijn[24], vinden het een normale gang van zaken om schade eerst diervriendelijk proberen te voorkomen (figuur G). Maar blijkbaar ontneemt deze stap de jagers de lol in hun hobby, met als gevolg dat jagen op dieren voor hobby in stand blijft.

Ondanks dat een grote meerderheid van de bevolking achter een verbod op jagen voor het plezier is, stemmen onze volksvertegenwoordigers anders. Zo stemden 36 Kamerleden in 2018 voor de motie voor het afschaffen van de plezierjachtlijst (PvdA, GroenLinks, SP, 50PLUS, OSF, PvdD en PVV en kamerlid Prast van D66) en 38 tegen (VVD, CDA, D66, ChristenUnie en SGP)[25]. Deze laatstgenoemden willen dus de vrije jacht voor de hobby op wilde dieren behouden. Wij hopen dat in de toekomst, als een nieuwe motie hierover zou worden ingediend, onze volksvertegenwoordigers rekening houden met de wens van het merendeel van de maatschappij. Bescherming van de natuur, waarin geen jacht op wilde dieren voor het plezier plaatsvindt. En waar het geweer enkel in geval het echt niet anders kan gebruikt wordt, als er sprake is van serieuze overlast of schade.

Op provinciaal niveau zijn er burgerinitiatieven geweest om de hobbyjacht te stoppen. In 2016 lukte het (op initiatief van PvdD) om in 10 provincies voldoende handtekeningen te verzamelen om het Burgerinitiatief: 'Stop de hobbyjacht' in te dienen bij de Provinciale Staten. Men was in de veronderstelling dat provincies zeggenschap zouden krijgen over de hobbyjacht onder de Wet natuurbescherming. Dit burgerinitiatief werd in 1 provincie aangenomen, in 2 provincies niet behandeld, in 5 provincies als niet-ontvankelijk gezien en in 4 provincies verworpen (Tabel 6). Aangenomen betekent dat Provinciale Staten de roep om te stoppen met de plezierjacht steunden – maar later niet hebben uitgevoerd. Niet-ontvankelijk betekent dat de bestuurders oordeelden dat de provincies niets over sluiting van de jacht te zeggen hebben. Verworpen betekent dat provincies oordeelden dat zij hierover wel zeggenschap hebben, maar het voorstel niet steunden.

[22] Kruijf et al. (2018). Nederlanders en de jacht. De beleving van jacht onder Nederlanders. (Blauw Research, rapportnummer 23244)
[23] Lanters et al. (2013). Motivatie voor schadebestrijding, een onderzoek naar de motivatie van jagers en grondgebruikers voor beheer en schadebestrijding. (Wing rapportnummer 1302). https://www.bij12.nl/assets/FF-78.-Lanters-et-al-2013.-Motivatie-voor-schadebestrijding.pdf
[24] https://www.dierenbescherming.nl/geenwildlijst
[25] https://www.eerstekamer.nl/motiedossier/35000_xiv_d_motie_koffeman_pvdd_c

Tabel 6. Overzicht status van de 12 burgerinitiatieven in alle provincies uit 2016: 'Stop de hobbyjacht'.

Provincie	Besluit
Limburg	Aangenomen
Drenthe	Niet behandeld
Flevoland	Niet behandeld
Zeeland	Niet-ontvankelijk
Noord-Brabant	Niet-ontvankelijk
Gelderland	Niet-ontvankelijk
Groningen	Niet-ontvankelijk
Friesland	Niet-ontvankelijk
Noord-Holland	Verworpen
Utrecht	Verworpen
Overijssel	Verworpen
Zuid-Holland	Verworpen



Figuur G. *Uitkomsten publieksonderzoek naar de beleving van de jacht onder Nederlanders (Blauw research, 2018).*

9. PLEZIERJACHT NIET NODIG OM SCHADE TE BESTRIJDEN EN DRAAGT NIET BIJ AAN NATUURBEHOUD

Men is wel eens in de veronderstelling dat het noodzakelijk is om het jachtrecht op de 5 wildlijstsoorten te verpachten om schadebestrijding van andere soorten of de jachtlijstsoorten buiten het jachtseizoen mogelijk te maken. Dat is absoluut niet het geval. Te allen tijde kan de grondeigenaar of grondgebruiker een overeenkomst afsluiten met een jager waarin enkel afspraken gemaakt worden over het (ver)jagen van soorten die serieus schade kunnen veroorzaken, zoals bepaalde ganzensoorten. Mits er natuurlijk voor die soorten een ontheffing is om die dieren af te schieten.

De wetgever heeft in de Wet natuurbescherming een duidelijk onderscheid willen maken in de regimes voor plezierjacht, schadebestrijding en populatiebeheer. Het is eerder in de –privaatrechtelijke - contractformats (voor huur van het 'jachtgenot') die de grote jagersorganisaties aanbieden, dat e.e.a. wordt gepresenteerd als een 'onlosmakelijke' set aan afspraken. Wettelijk ligt het echter anders. Wie inzet wil plegen in het kader van beheer of schadebestrijding heeft nodig (1) toestemming van de grondgebruiker [art. 3.15 lid 7 Wnb] (2) indien aan de orde toestemming voor inzet van het geweer/jachtakte en (3) een geldige juridische titel ('toestemming van de overheid') om de beoogde activiteiten uit te voeren. Dit laatste kan in het kader van bijv. een landelijke- of provinciale vrijstelling, een provinciale 'opdracht' (in dat geval geen toestemming grondgebruiker nodig), of wat het vaakst voor zal komen; een landelijke of –meestal- provinciale ontheffing. Deze ontheffingen liggen veelal klaar bij de Faunabeheereenheden en kunnen (normaliter via Wildbeheereenheden) bij aantoonbare schade ingezet worden.



Het jachtrecht verpachten *hoeft* dus niet, ook niet om aan beheer en schadebestrijding te kunnen doen. Dit geldt ook voor (landbouw)gebieden die toebehoren aan gemeenten en provincies, of terreinen die anderszins aan een overheid toebehoren, zoals defensieterreinen. Ook provincies hoeven de jacht dus

niet te verpachten. In ieder geval in provincies Utrecht, Drenthe en Gelderland is dit onderwerp geweest van politiek debat[26]. Waarop Utrecht in haar beleidsnota heeft opgenomen dat het jachtrecht op provinciale gronden niet verhuurd wordt[27].

De dieren op de wildlijst veroorzaken zelf in verhouding nauwelijks schade. Althans, de getaxeerde schade is zeer beperkt en te vergelijken met de totale gewasschade die voor wilde dieren in Nederland door BIJ12 wordt gemeten (zie Bijlage 1). Over de afgelopen 10 jaar is er €225.789.008 aan schade door wilde dieren getaxeerd, waarvan €755.835 voor rekening kwam voor de plezierwildlijstsoorten (0,33%). Dit kan enigszins vertekenend zijn, aangezien schade door wildlijstsoorten in het jachtseizoen niet wordt uitgekeerd, en dit voor houtduiven en konijnen jaarrond het geval is, omdat deze dieren landelijk zijn vrijgesteld om dood geschoten te worden door jagers.

Het is voor de wildlijstsoorten niet duidelijk wat het verband tussen jagen op dieren op de plezierjachtlijst, schadebeperking en de achteruitgang van deze soorten is. Het kan zo zijn dat jacht voor een lager aantal dieren zorgt, met als gevolg minder schade. Als dat zo is, dan zullen er partijen zijn die dit een wenselijke ontwikkeling vinden, omdat zij het landbouwbelang zwaarder vinden tellen dan het behouden van diersoorten. Over het algemeen is men het erover eens dat de Nederlandse natuur en de biodiversiteit er niet goed voorstaat en gebaat is bij strikte bescherming. Schade accepteren en waar nodig uitbetalen is onderdeel van het systeem om draagvlak voor natuurbescherming te behouden in het agrarisch gebied.

Uit publicaties uit het verleden en heden is te zien dat de dichtheden hazen in Nederland sinds de jaren ’55 enorm is teruggelopen. Was de dichtheid aan hazen in die periode in de Noordoostpolder nog rond de 25 hazen per km^2, was dat eind ’70 al teruggelopen naar 10 hazen per km^2 [28]. De meest recente publicatie die inzicht geeft in de dichtheid hazen gemeten in hazen per km^2, komt uit 2016 en betreft hazen in Groningen. De dichtheden over de periode 2009 t/m 2016 bleven vrij constant en lagen gemiddeld op 6 hazen per km^2 (zeekleigebied) of 3 hazen per km^2 (overige gronden)[29]. Met deze gegevens is duidelijk wat het gevaar is om beleid en wetgeving te maken op basis van data over enkel de afgelopen jaren. Er is wel een significante afname waar te nemen (zie Hoofdstuk 4), maar met het blote oog, voor de jager in het veld, is die afname nauwelijks zichtbaar, waardoor het referentiepunt dat de jager gebruikt om zijn afschot te bepalen, steeds verder naar beneden zakt. Bovendien heeft de grootste afname plaatsgevonden in de periode ver voordat de meeste jagers gebruik maakten van het jachtveld waarin zij nu jagen. Zij zullen dan ook nooit streven naar een dichtheid die overeenkomst met een gezonde dichtheid zoals die in het verleden voorkwam. Een recent wetenschappelijk advies over ‘het duurzaam benutten’ van hazen in Europa, wijst erop dat bij standen onder de 15 hazen per km^2 de jacht sowieso gesloten zou moeten worden omdat anders de vitaliteit van de populaties onder druk komt te staan[30]. De data uit de Noordoostpolder van eind jaren ’70 en de recente data uit Groningen laten zien dat de dichtheden in Nederland onder die grens liggen. Het sluiten van de jacht op hazen is dan ook vanuit natuurbeschermingsoogpunt gewenst.

Voor de wilde eend heeft SOVON een poging gewaagd om te achterhalen waarom deze dieren in aantal achteruit gaan. Daar lijkt de kuikenoverleving te laag te zijn om de populatie op peil te houden. Omdat de

[26] https://gelderland.stateninformatie.nl/document/6863959/2/18M72%20Niet%20verpachten%20van%20jacht%20(PS2018-372)

[27] Beleidskader Wet natuurbescherming Provincie Utrecht (2016), pag. 53. https://www.provincie-utrecht.nl/sites/default/files/2020-03/beleidsnota_wet_natuurbescherming%20%281%29.pdf

[28] Broekhuizen S. (1982). Hazen in Nederland. Proefschrift Wageningen Universiteit. https://edepot.wur.nl/205964

[29] Ottens H.J. en Wiersma P. (2016). Hoe de hazen lopen in Groningen. Nature Today https://www.naturetoday.com/intl/nl/nature-reports/message/?msg=23063

[30] Schai-Braun et al. (2019). Estimating Sustainable Harvest Rates for European Hare (*Lepus Europaeus*) populations. https://www.mdpi.com/2071-1050/11/10/2837/pdf

beschikbare data niet betrouwbaar genoeg is om harde uitspraken te doen, was het niet mogelijk om de impact van de jacht op de omvang van wilde-eenden populaties te beoordelen. Wilde eenden zijn namelijk deels standvogels, die in Nederland broeden, maar deels ook wintergasten zijn. De wintergasten staan niet alleen bloot aan de jachtdruk in Nederland, maar in heel Europa. Inzicht in de jachtdruk over heel Europa is te beperkt om daar uitspraken over te kunnen doen. Wel zag men in Nederland dat het jaargemiddelde van de aantallen gunstiger is naarmate de jachtdruk in die provincie sterker is afgenomen in dezelfde periode. Voor de broedvogels, waar geen afname is (in tegenstelling tot de jaarrondtellingen) lijkt het erop dat er een toename is in overleving wat (mede) veroorzaakt is door een afname van de jachtdruk[31]. Met andere woorden, de afname in het aantal afgeschoten dieren de afgelopen jaren, lijkt in Nederland bij te dragen aan herstel van de populaties. Het Sovon-rapport pleit voor betere jachtstatistieken om de relatie tussen jacht en de achteruitgang van de wilde eend beter in kaart te kunnen brengen. Een simpelere manier om deze relatie te achterhalen is door de jacht vanaf nu te sluiten op de wilde eend en vervolgens te monitoren wat dit doet met de populatie wilde eenden.

Vanuit de beschermingsinvalshoek is het duidelijk dat het instrument: ‘wildlijst’, die vooral is opgesteld voor het plezier van de jager, een instrument is dat niet meer werkt in ons landschap. Dieren op de wildlijst lijken te weinig bescherming te krijgen, wat er mede voor zorgt dat die diersoorten (bijna) verdwijnen (naast afnemende leefomgevingen voor de dieren, klimaatverandering en vervuiling). Dit blijkt uit recente biodiversiteitsrapporten over de stand van de natuur in Europa en wereldwijd[32,33], maar ook uit het gegeven dat diersoorten die voorheen in Nederland op de wildlijst stonden, daar weer vanaf gehaald zijn, omdat hun voortbestaan werd bedreigd. Denk o.a. aan de patrijs, goudplevier, poelsnip, houtsnip, bokje, dassen, eekhoorns, otters en zeehonden[34]. Ook in Nederland gaat het nog lang niet goed met onze natuur. Hoewel het verdere verlies van biodiversiteit lijkt te zijn gestopt, is er van herstel nog geen sprake. Geschat wordt dat onze biodiversiteit nu 14% is van wat het in 1700 geweest is[35]. Om dit te herstellen zou bescherming het uitgangspunt moeten zijn van onze omgang met wilde dieren. Daar past het jagen voor het plezier al lang niet meer in. Hooguit jagen in geval er serieus sprake is van schade en dit niet op diervriendelijke wijze opgelost kan worden.

De noodzaak om schade af te wenden via afschot is overigens ook een ouderwetse benadering. Er zijn allerlei innovatieve, diervriendelijkere maatregelen voor handen die ingezet kunnen worden om schade te voorkomen. Deze worden nu relatief weinig ingezet, omdat het economisch gezien niet gunstig is. Allereerst komt de jager gratis ‘het probleem’ oplossen, ten tweede, als dat niet lukt, keert de provincie schade uit. Tenminste dat geldt voor die inheemse soorten die niet op een wildlijst, landelijke vrijstellingslijst of exotenlijst staan. Deze worden in de fruitteelt en op vliegvelden e.d. wel ingezet, omdat daar het belang (vliegveiligheid) of het economisch verlies groter is, dan bijvoorbeeld op grasland. Voorbeelden zijn laser[36], drones[37] en vogelverschrikkers die afwisselend visuele en angstkreten afspelen op het moment dat vogels invallen[38].

[31] van den Bremer L. et al. (2015). Populatieontwikkeling Wilde Eend, Krakeend, Kuifeend en Tafeleend in Nederland: wat weten we over de achtergronden? Sovon-rapport 2015/65, CAPS-rapport 2015/01. Sovon Vogelonderzoek Nederland, Nijmegen. https://www.sovon.nl/sites/default/files/doc/Rap_2015-65_Kennisoverzicht-populatie-ontwikkeling-eenden_0.pdf
[32] https://www.eea.europa.eu/nl/highlights/recentste-evaluatie-laat-zien-dat
[33] https://www.scientias.nl/in-50-jaar-tijd-zijn-wilde-dierpopulaties-wereldwijd-gemiddeld-68-kleiner-geworden/
[34] Troostwijk van D.W.J. (1988). Wild en wildschade in de Nederlandse bosbouw. Bosbouwvoorlichting 1, 7-11. http://natuurtijdschriften.nl/download?type=document;docid=590989
[35] https://themasites.pbl.nl/balansvandeleefomgeving/jaargang-2014/natuur/biodiversiteit-en-oorzaken-van-verlies-in-europa
[36] https://www.birdcontrolgroup.com/nl/
[37] https://drowgoo.nl/, https://www.thedronebird.com/
[38] https://vogelverschrikker.nl/product/birdalert/

10. SYNTHESE

De Nederlandse natuur staat er zorgwekkend voor en daarom werd in 2017 de Wet Natuurbescherming aangenomen. We moeten beter voor onze natuur zorgen en de natuur en biodiversiteit in Nederland verbeteren en herstellen. Een goede biodiversiteit draagt bij aan schoon water, gezonde landbouwgrond en de voortplanting, bevruchting en bescherming van onze groenten en fruit. Elk dier en elke plant telt inmiddels om de natuur in Nederland overeind te houden.



Ondanks dat de natuur bescherming nodig heeft, mogen er vijf dieren in Nederland, gedurende de jachtperiode, vrij bejaagd worden. Meer dan een kwartmiljoen dieren vinden elk jaar hierdoor onnodig de dood[39]. De houtduif, de fazant, de haas, het konijn en de wilde eend: deze vijf vormen de 'plezierjachtlijst', ook wel vergoelijkend de 'wildlijst' genoemd. Zij mogen worden afgeschoten door hobbyjagers. De vijf soorten op de plezierjachtlijst mogen gedood worden voor benutting en/of om bij te dragen aan het voorkomen van (gewas)schade. Omdat het aantal dieren zo sterk terugloopt is het niet aannemelijk dat er sprake is van serieuze gewasschade. Bovendien is er via deze vorm van plezierjacht geen enkele plicht om als grondeigenaar te proberen schade op een diervriendelijkere manier te voorkomen. Dat ligt niet in lijn met het moreel gedachtengoed dat heerst onder de Nederlandse bevolking. Zij verwacht dat men bij schade eerst tracht deze te voorkomen met niet-dodende maatregelen. Afschot zou een laatste redmiddel moeten zijn.

De Dierenbescherming maakt zich dan ook grote zorgen over de dieren op de plezierjachtlijst. De Vogelbescherming heeft aangegeven dat het met de fazant en de wilde eend in Nederland niet goed gaat. Er zijn al eerder bedreigde dieren van de plezierjachtlijst gehaald, zoals de patrijs. Nu staan er weer twee vogels op die juist bescherming nodig hebben, in plaats van een vogelvrijverklaring. Ook deze dieren hebben we nodig voor een gezonde balans in onze natuur. Zo dienen wilde eenden bijvoorbeeld als voedsel voor andere wilde dieren en dragen fazanten bij aan de verspreiding van plantenzaadjes.

[39] Jaarverslagen faunabeheereenheden: https://www.faunabeheereenheid.nl/

Andere dieren, zoals ganzen en reeën, worden in Nederland ook bejaagd, onder de term beheerjacht of schadebestrijding: deze dieren mogen afgeschoten worden als er te veel in één gebied zijn, ze voor gevaar op de weg zorgen of als ze ziek zijn én vaak alleen als niet-dodende maatregelen niet voor handen zijn. De voorbeelden die we zien in de media van jacht zijn vaak gericht op beheerjacht. Daardoor blijven de dieren die zonder goede reden worden geschoten vaak onzichtbaar. Maar het bestaan van de plezierjachtlijst betekent dat bijna 26.500 jagers tijdens het jachtseizoen honderdduizenden fazanten, houtduiven, wilde eenden, konijnen en hazen doden. Het jachtseizoen voor wilde eenden loopt van half augustus tot eind januari. Bijna een half jaar lang krijgen eenden geen rust, maar worden ze met honden of andere methoden opgejaagd en beschoten. Omdat dit lang niet altijd in één keer goed gaat en jagers niet alle aangeschoten dieren terugvinden, worden er ook gewonde dieren achtergelaten.

De Dierenbescherming wil de plezierjachtlijst het liefst helemaal afgeschaft zien. Het is een failliet instrument, omdat bewezen is dat elk dier dat hierop heeft gestaan gered moest worden van de ondergang. Door deze dieren van deze lijst te halen, kunnen de aantallen zich herstellen tot een gezond niveau. Bovendien sluit deze plezierjachtlijst niet aan bij het huidige moraal van de maatschappij, die op zoek is naar balans, bescherming en een eerlijke kans voor wilde dieren in geval er sprake is van een conflict. Diervriendelijkere oplossingen zouden daarbij de eerste stap zijn, afschot een laatste redmiddel. Bij plezierjacht slaat men de eerste stap volledig over en dit zorgt voor onnodig dierenleed.

Laten we tenminste de haas, het konijn, de fazant en de wilde eend onmiddellijk schrappen van deze lijst, voordat het te laat is. Wie van de natuur houdt, zou hier niet eens voor zijn plezier op wíllen jagen. Zeker niet als deze dieren juist onze bescherming nodig hebben. De jagers kunnen dit simpelweg doen door niet meer op ze te jagen. Die garantie geven zij niet en de afschotcijfers die zij doorgeven, laten zien dat zij de dieren niet met rust laten. Bij die garantie hebben wij dus de overheid nodig. Dit kunt u doen door de landelijke wildlijst via wetgeving officieel in te korten, de jacht op soorten op de lijst te sluiten of op provinciaal niveau beperkingen aan de jacht op te leggen. Wij rekenen daarbij op uw steun.



Bijlage 1. Getaxeerde schade aan gewassen door wildlijstsoorten en alle wilde dieren (BIJ12-Faunazaken). Taxaties worden met name uitgevoerd buiten het jachtseizoen voor hazen, wilde eenden en fazanten. Dit omdat schade binnen het jachtseizoen voor deze soorten niet wordt uitgekeerd. Voor konijnen en houtduiven wordt schade normaliter nooit uitgekeerd, omdat zij jaarrond door jagers te doden zijn met het geweer. In het jachtseizoen als wildsoort, daarbuiten als schadesoort. Het is daarom mogelijk dat er meer schade is dan via taxaties is vastgesteld.

Drenthe	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Eindtotaal
Haas	244										244
Konijn	244	90									334
Wilde eend		468									468
Totaal wildlijst dieren	488	558	0	0	0	0	0	0	0	0	1.046
Alle dieren	36.029	49.288	88.288	88.942	150.424	152.564	221.669	400.976	161.709	222.509	1.572.398

Flevoland	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Eindtotaal
Haas	9.162	26.897	2.809	598	1.394					3.100	43.960
Houtduif	1.440	211	59							79	1.789
Wilde eend	217	396									613
Totaal wildlijst dieren	10.819	27.504	2.868	598	1.394	0	0	0	0	3.179	46.362
Alle dieren	148.000	118.038	189.652	140.074	80.848	235.404	146.115	206.031	184.834	251.349	1.700.345

Friesland	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Eindtotaal
Haas			1.658		54						1.712
Houtduif		178		60				8.494			8.732
Konijn			1.365	509							1.874
Wilde eend	27	2.386									2.413
Totaal wildlijst dieren	27	2.564	3.023	569	54	0	0	8.494	0	0	14.731
Alle dieren	4.834.343	7.870.725	8.086.154	7.941.869	7.592.226	9.272.393	9.366.588	11.110.138	8.580.338	9.454.783	84.109.557

Gelderland	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Eindtotaal
Haas	137	1.519	2.827	506							4.989
Houtduif	2.823	310		3.275	421		4		1.597		8.430
Konijn		810	2.411								3.221
Wilde eend	0	4.529	580	116	684		963			285	7.157
Totaal wildlijst dieren	2.960	7.168	5.818	3.897	1.105	0	967	0	1.597	285	23.797
Alle dieren	2.164.425	2.964.009	3.380.656	2.404.522	1.946.414	2.421.413	3.010.987	3.617.937	3.037.260	3.669.591	28.617.214

Groningen	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Eindtotaal
Houtduif	454	132									586
Konijn					281						281
Wilde eend	0	782	623		36	868					2.309
Totaal wildlijst dieren	454	914	623	0	317	868	0	0	0	0	3.176
Alle dieren	357.912	457.146	682.127	454.216	392.288	576.116	622.348	808.209	588.364	657.890	5.596.616

Limburg	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Eindtotaal
Haas	536	6.818									7.354
Houtduif	851	15.428	3.272	231		616					20.398
Konijn *	181.957	546		11		0					182.514
Wilde eend	339										339
Totaal wildlijst dieren	183.683	22.792	3.272	242	0	616	0	0	0	0	210.605
Alle dieren	553.628	468.419	622.324	336.380	277.068	330.061	213.102	481.442	560.991	746.747	4.590.162

* Konijn in 2010: bijna alles bij bomenkwekerij

Noord-Brabant	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Eindtotaal
Haas	3.930	292	14.824	375	7.043		15.390			216	42.070
Houtduif	492	82	80						1.472	1.299	3.425
Konijn	69	9.439									9.508
Wilde eend	3.738	523									4.261
Totaal wildlijst dieren	8.229	10.336	14.904	375	7.043	0	15.390	0	1.472	1.515	59.264
Alle dieren	428.144	429.378	563.868	295.053	224.199	204.728	155.317	159.139	240.386	426.926	3.127.138

Noord-Holland	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Eindtotaal
Haas	7.223	1.909	1.960	987		3.552		492		19.465	35.588
Houtduif	3.419	11.286	388	461	13			80.695		1.350	97.612
Wilde eend	8.617	6.896	8.135	6.664	4.360	10.703	36.464	23.658	25.129	6.060	136.686
Totaal wildlijst dieren	19.259	20.091	10.483	8.112	4.373	14.255	36.464	104.845	25.129	26.875	269.886
Alle dieren	2.538.213	4.095.292	4.398.166	4.917.591	5.075.616	5.114.169	6.875.110	8.036.967	6.853.201	7.053.552	54.957.877

Overijssel	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Eindtotaal
Fazant			256								256
Houtduif		269						2.816			3.085
Konijn			370								370
Wilde eend	4.800	912	417	487	4.950						11.566
Totaal wildlijst dieren	4.800	1.181	1.043	487	4.950	0	0	2.816	0	0	15.277
Alle dieren	615.066	915.527	760.003	751.794	690.642	916.586	691.837	1.457.996	1.141.067	1.217.607	9.158.125



Utrecht	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Eindtotaal
Houtduif	52	650					458				1.160
Konijn		108									108
Wilde eend	106			122				238			466
Totaal wildlijst dieren	158	758	0	122	0	0	458	238	0	0	1.734
Alle dieren	582.345	898.620	1.217.713	635.871	603.452	803.370	848.716	1.527.451	1.228.828	1.844.340	10.190.706

Zeeland	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Eindtotaal
Fazant	0	4.030	2.485	1.123							7.638
Haas	13.592	8.145	30.769	429	3.867				2.979		59.781
Houtduif	127	366	2.048		66					151	2.758
Konijn					1.802						1.802
Wilde eend	1.959	52	167	585	985			539		2.416	6.703
Totaal wildlijst dieren	15.678	12.593	35.469	2.137	6.720	0	0	539	2.979	2.567	78.682
Alle dieren	1.178.094	1.355.370	1.724.587	893.178	688.905	799.895	667.883	1.035.224	1.052.930	841.128	10.237.194

Zuid-Holland	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Eindtotaal
Fazant		4.464	459	94	48						5.065
Haas	4.458	0	11.086	371	1.095						17.010
Houtduif	466	2.940	733	0	568	295					5.002
Konijn			301								301
Wilde eend	220	679	12	2.567	124	295					3.897
Totaal wildlijst dieren	5.144	8.083	12.591	3.032	1.835	590	0	0	0	0	31.275
Alle dieren	941.624	1.469.831	1.409.200	1.037.194	871.889	786.818	993.957	1.440.392	1.396.495	1.584.276	11.931.676



Landelijk	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Eindtotaal
Totaal wildlijst dieren	251.699	114.542	90.094	19.571	27.791	16.329	53.279	116.932	31.177	34.421	755.835
Totaal alle dieren	14.377.823	21.091.643	23.122.738	19.896.684	18.593.971	21.613.517	23.813.629	30.281.902	25.026.403	27.970.698	225.789.008

Postbus 85980, 2508 CR Den Haag

Gedeputeerde Staten

Ons kenmerk UIT.PL.20.05
Datum 9-11-2020
Onderwerp Jacht op wildlijst inperken
Behandeld door Femmie Smit

Geachte gedeputeerde,

Sinds vorige week zijn de haas en het konijn officieel (Staatscourant 2020, 56788) toegevoegd aan de Rode Lijst van bedreigde zoogdieren. Hun voortbestaan in Nederland staat onder druk. Helaas betekent dit gegeven niet automatische bescherming tegen de jacht voor plezier en benutting, die duizenden dieren per jaar het leven kost. De jacht staat open voor vijf dieren op de wildlijst: de haas, het konijn, de wilde eend, de fazant en de houtduif. Op papier is er een plicht een redelijke stand van deze soorten te garanderen, maar de praktijk leert anders. We zien met de actuele plaatsing van haas en konijn op de Rode Lijst, in navolging van de zorgwekkende aantalsafname van de wilde eend en fazant, dat een plek op de wildlijst een gunstige stand van de soort allerminst garandeert.

De wildlijst wordt door de jaren heen dan ook steeds korter, en telkens constateren we dat soorten eraf moeten omdat het te slecht met ze gaat. Er wordt dan gemakkelijk gewezen naar andere oorzaken dan de jacht, of onzekere factoren. Eén ding is zeker: als een diersoort bedreigd wordt, is elk gedood dier er een teveel. Daarom vragen wij u, om middels alle mogelijkheden die u heeft binnen uw bevoegdheid, de natuur te beschermen door de jacht op wildlijstsoorten te beperken. Het inkorten, schrappen of sluiten van de jacht is een landelijke bevoegdheid. Toch heeft u als provincie ook mogelijkheden om de jacht te beperken. De volgende maatregelen kunt u nemen in uw provincie:

1. De provincie kan eisen stellen aan het faunabeheerplan om - conform de bedoeling van de jachtregels in de Wnb en zeker als de gunstige staat van instandhouding van de soort hierom vraagt - ervoor te zorgen dat jacht niet enkel voor plezier en benutting wordt beoefend, maar plaatsvindt wanneer dit op z'n minst mede nodig is voor populatiebeheer en het voorkomen van schade.
2. Ook kan de provincie op haar eigen gronden (in navolging van bijvoorbeeld de provincie Utrecht) jacht niet toestaan en dit ook als voorwaarden opnemen als derden de grond pachten van de provincie. Dit is geen belemmering voor eventuele schadebestrijding met diervriendelijke maatregelen én het geweer, in geval er sprake is van serieuze overlast.
3. Tevens kan de provincie pleiten bij de landelijke overheid voor het afschaffen of inkorten van de wildlijst of de jacht op (bepaalde) soorten te sluiten.

Als u nu maatregelen neemt die de jacht inperkt, dan is het mogelijk om het moment van kritieke toestand vóór te zijn. Dit is beter dan achteraf te moeten ingrijpen, zoals eerder bijvoorbeeld bij de patrijs, korhoen en otter het geval was.

De natuur in Nederland staat onder druk. Daarom moeten we in Nederland de natuur, waar deze dieren deel van uitmaken, meer ruimte geven. Het nieuws van deze week laat zien dat onze natuur simpelweg te kwetsbaar is om soorten vogelvrij te verklaren. In bijgevoegd rapport is te zien dat de negatieve trends voor alle vijf de jachtlijstsoorten in bijna alle provincies aan de orde is. Tevens geeft het rapport weer wat de rol van de wildlijstsoorten is in het ecosysteem, afschotaantallen tijdens het jachtseizoen per provincie, de rol die de landelijke en provinciale overheden hebben op het gebied van de jachtlijst, en de mogelijkheid en de noodzaak om die jacht te sluiten ten behoeve van het beschermen van onze natuur en het beperken van dierenleed. Ook geven wij inzicht in de terughoudende houding van de maatschappij ten aanzien van de jacht.

Wij hopen dat u met bijgevoegde informatie voldoende overtuigd bent dat het nemen van beschermingsmaatregelen noodzakelijk is, en dat inperken van de jacht daar onderdeel van is. Voor vragen of meer informatie kunt u contact opnemen met dr. Femmie Smit, femmie.smit@dierenbescherming.nl, 06-42036961.

Hoogachtend,
Nederlandse Vereniging tot Bescherming van Dieren

J.F. Admiraal
Algemeen directeur/bestuurder

Bijlage. Rapport Bescherm de natuur, stop de plezierjacht

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4738
Extern Zaak ID	1489423
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	62
Omschrijving	Financiën: Voordracht Laatste begrotingswijziging 2020 (A-agenda NLG en RWK 23-11-2020 en EFB 30-11-2020 en C-agenda M&B 30-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	30 november 2020

Toelichting

In de provinciale begroting wijzen Provinciale Staten toe voor welke doelen de provincie haar beschikbare middelen inzet. Deze laatste begrotingswijziging omvat een bijstelling van de verwachte inkomsten en uitgaven in 2020 op basis van de huidige verwachtingen.

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. J. Koning
CZ/FIN

Telefoonnummer +31235144992
koningj@noord-holland.nl

Verzenddatum
- 5 NOV. 2020

Kenmerk
1489423/1498782

Uw kenmerk

Betreft: Laatste begrotingswijziging 2020

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over de Laatste begrotingswijziging 2020

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

- Voordracht laatste begrotingswijziging 2020

- Laatste begrotingswijziging 2020

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

Laatste begrotingswijziging 2020

Inhoudsopgave

1 Inleiding en leeswijzer 3
2 Financieel overzicht 4
3 Overzicht per programma 8
Programma 1 Openbaar bestuur 9
Programma 2 Bereikbaarheid 11
Programma 3 Water 17
Programma 4 Milieu 19
Programma 5 Ruimte 23
Programma 6 Groen 29
Programma 7 Cultuur en Erfgoed 33
Programma 8 Financiën en Bedrijfsvoering 35
4 Bedrijfsvoering 39
5 Overzicht begrote mutaties reserves 40
6 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling 42

1 Inleiding en leeswijzer

Inleiding
Voor u ligt de laatste begrotingswijziging 2020. De laatste begrotingswijziging 2020 is onderdeel van de Noord-Hollandse P&C cyclus die bestaat uit de kaderbrief, de begroting, begrotingswijzigingen en de jaarstukken. In deze laatste begrotingswijzigingen worden de geraamde inkomsten en uitgaven in 2020 bijgesteld op basis van de actuele verwachtingen. Daarnaast worden uw Staten in de laatste begrotingswijziging verzocht om in te stemmen met een aantal uitgestelde intenties waarmee budget voor incidentele beleidsintenties uit 2020 wordt doorgeschoven naar 2021.

Leeswijzer
Hoofdstuk 2 bevat het financieel overzicht waarin een samenvatting wordt gegeven van alle financiële ontwikkelingen die zijn opgenomen in deze laatste begrotingswijziging. Hoofdstuk 3 bevat het overzicht van de financiële wijzigingen per begrotingsprogramma. Voor ieder begrotingsprogramma vindt u in dit hoofdstuk de financiële tabel waarop het budgetrecht van uw Staten van toepassing is. De financiële wijzigingen in het programma zijn onder de budget tabel toegelicht per operationeel doel. In hoofdstuk 4 vindt u een overzicht van de begrote capaciteitskosten in 2020 en de verdeling hiervan over de begrotingsprogramma's. In hoofdstuk 5 vindt u een overzicht van de in 2020 begrote stortingen en onttrekkingen in/aan de reserves na deze laatste begrotingswijziging. In hoofdstuk 6 vindt u de voorgestelde wijzigingen op de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling.

2 Financieel overzicht

2.1 Verloop begroting 2020

Verloop begroting 2020 (x € 1.000)	Saldo
Begroting 2020	0
Eerste begrotingswijziging 2020	1.807
Kaderbrief 2021	2.948
Tweede begrotingswijziging 2020	5.245
Laatste begrotingswijziging 2020	- 4.933
Begroting totaal na Laatste begrotingswijziging	**5.067**

2.2 Laatste begrotingswijziging in één oogopslag

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

min is voordelig	Begroot 2020 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2020 na laatste wijziging
1 Openbaar bestuur	23.289	50	23.339
2 Bereikbaarheid	282.315	-43.598	238.718
3 Water	9.217	-3.671	5.546
4 Milieu	52.752	-7.529	45.223
5 Ruimte	57.545	-17.807	39.738
6 Groen	96.941	-24.267	72.674
7 Cultuur en Erfgoed	30.466	-3.251	27.215
8 Financiën en Bedrijfsvoering	-360.990	-9.457	-370.447
Totaal saldo van lasten en baten	**191.534**	**-109.529**	**82.005**
Stortingen	295.165	96.727	391.892
Onttrekkingen	-476.698	7.869	-468.829
Totaal mutaties reserves	**-181.533**	**104.596**	**-76.937**
Begrotingsresultaat	**10.000**	**-4.933**	**5.067**

2.3 Samenvatting Laatste begrotingswijziging

2.3.1 Niet Budgettair Neutrale wijzigingen. (NBN)

Niet budget neutrale wijzigingen zijn de mutaties in de laatste begrotingswijziging die het begrotingsresultaat beïnvloeden. Het Begrotingsresultaat wordt in de laatste begrotingswijziging met € 4,9 mln. voordelig bijgesteld. Het resultaat wijzigt van € 10 mln. naar € 5,1 mln. nadelig. In de tabel hieronder worden de mutaties die het begrotingsresultaat beïnvloeden weergegeven. Uitgebreidere informatie over de niet budget neutrale wijzigingen is te vinden in de toelichtingen per programma. Deze wijzigingen zijn aangeduid met het kenmerk 'NBN'.

Financiële ontwikkelingen die het resultaat beïnvloeden

Ontwikkeling	Financieel effect op het begrotingsresultaat (x € 1mln.)	Voordelig (V) / Nadelig (N)
Begrotingsresultaat voor laatste begrotingswijziging	**10**	N
Financiën en bedrijfsvoering: Meer opbrengsten opcenten motorrijtuigenbelasting	-4,6	V
Financiën en bedrijfsvoering: Lagere uitkering Provinciefonds	4,0	N
Financiën en bedrijfsvoering: afrekeningsverschillen voorgaande jaren	- 3,3	V
Ruimte: minder uitgaven breedband	-2	V
Groen: Meer uitgaven faunaschade	2	N
Financiën en Bedrijfsvoering: Storten inkomsten vanuit de ruimte onder het BTW compensatiefonds (provinciefonds) in de Algemene reserve	1	N
Financiën en Bedrijfsvoering: minder inkomsten uit dividend	1	N
Groen: minder uitgaven subsidies Natuur- en landschapsbeheer	- 0,9	V
Ruimte: meer inkomsten uit grondverkopen	-0,9	V
Ruimte: minder uitgaven voedselvisie	-0,9	V
Overige ontwikkelingen (zie toelichting bij de betreffende programma's)		
Programma 1 – Openbaar Bestuur	-0,6	V
Programma 2 - Bereikbaarheid	0,6	N
Programma 3 – Water	-0,1	V
Programma 4 – Milieu	0,5	N
Programma 5 – Ruimte	0,1	N
Programma 6 - Groen	0	-
Programma 7 – Cultuur en erfgoed	-0,2	V
Programma 8 – Financiën en Bedrijfsvoering	-0,4	V
Begrotingsresultaat na Laatste begrotingswijziging	**5.1**	**N**

2.3.2 Uitgestelde Intenties (UI)

In de laatste begrotingswijziging kunnen uitgestelde intenties worden opgenomen. Incidenteel voor een beleidsintentie geraamde middelen waarvan in het jaar waarin zij geraamd zijn, als gevolg van factoren van buitenaf, geen verplichtingen zijn aangegaan, kunnen worden doorgeschoven naar 2021 door middel van een uitgestelde intentie. In deze laatste begrotingswijziging wordt voorgesteld om in totaal € 17 miljoen aan middelen door te schuiven naar 2021 door middel van uitgestelde intenties. Het betreft de volgende incidentele budgetten:

Uitgestelde intentie	**Bedrag (x € 1.000)**
Bereikbaarheid: Bijdrage Boerenverdrietsluis	13.000
Cultuur en erfgoed: Provinciaal noodfonds sociale infrastructuur	2.808
Milieu: Vergunningverlening door de omgevingsdiensten voor bijzondere eenmalige projecten	550
Bereikbaarheid: Bevorderen biodiversiteit	300
Openbaar bestuur: Sponsoring	180
Cultuur en erfgoed: Archeologie	140
Groen: Opvangcentra wilde dieren	95
Ruimte: Invoering Omgevingswet	85
Totaal Uitgestelde intenties	**17.158**

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

2.3.3 Begrotingsneutrale wijzigingen (BN)

Begrotingsneutrale wijzigingen zijn wijzigingen die geen effect op het saldo van de begroting hebben. Ze zijn opgeteld bij elkaar altijd 0. Omdat wel het totaal aan baten en het totaal aan lasten per programma wijzigt, is hierop het budgetrecht van uw Staten van toepassing. Daarom worden deze mutaties hierbij aan u voorgelegd. Het betreft vaak een verschuiving van lasten tussen twee begrotingsprogramma's en bijstellingen van specifieke baten (bijdragen van derden), waar even hoge lasten tegenover staan. Begrotingsneutrale wijzigingen groter dan € 100.000 zijn toegelicht en worden aangeduid met het kenmerk 'BN'.

2.3.4 Reserves (RESV)

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

2.3.5 Capaciteitskosten (CAP)

De doorbelasting van de capaciteitskosten naar de operationele doelen is geactualiseerd. Dit leidt tot verschuivingen in de begrote capaciteitskosten tussen de programma's. Deze mutaties in de capaciteitskosten hebben geen effect op het begrotingsresultaat, maar wel op het budget per programma. Het betreft een geactualiseerde verdeling over de programma's.

Ontwikkeling Capaciteitskosten	Verschuivingen capaciteitskosten tussen de programma's in miljoen €
Programma 1 – Openbaar Bestuur	0,8
Programma 2 - Bereikbaarheid	1,2
Programma 3 – Water	1,0
Programma 4 – Milieu	1,4
Programma 5 – Ruimte	-1,6
Programma 6 - Groen	1,9
Programma 7 – Cultuur en erfgoed	-0,1
Programma 8 – Financiën en Bedrijfsvoering	-4,6
Totaal effect actualisatie verdeling capaciteitskosten op de programma's	**0**

De oorzaak van de verschuivingen is gelegen in het feit, dat begin dit jaar de werkprogramma's zijn geactualiseerd op basis van de begroting en het coalitieakkoord. Dit was nog niet financieel in de programma's verwerkt.

3 Overzicht per programma

Programma 1 Openbaar bestuur

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2020 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2020 na laatste wijziging
	Lasten	23.394	50	23.444
	Baten	105	0	105
	Saldo van baten en lasten	**23.289**	**50**	**23.339**
	Stortingen			
1.4.2	Resv. Cofinanciering Europese projecten	0	0	0
	Onttrekkingen			
1.4.2	Resv. Cofinanciering Europese projecten	-1.192	0	-1.192
	Totaal mutaties reserves	*-1.192*	*0*	*-1.192*
	Programma Resultaat	**22.097**	**50**	**22.147**

1.1.2 Functioneren van Gedeputeerde Staten faciliteren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
NBN	Door corona wordt er veel thuis gewerkt. Bij de facilitaire kosten is er daarom minder geld nodig voor drukwerk.	Lasten	-35 V

1.2.3 Rijkstaken commissaris van de Koning uitvoeren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
NBN	De raming voor de rijkstaken van de commissaris van de koning is geactualiseerd. Door Corona worden er minder uitgaven gedaan voor publieke taken.	Lasten	-42 V

1.4.1 Bestuurshandelingen communiceren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
NBN	Vanwege de coronapandemie konden veel geplande evenementen en communicatieve activiteiten niet doorgegaan. Daardoor zijn/worden er minder kosten gemaakt, ook voor de bijbehorende communicatiemiddelen.	Lasten	- 200 V
UI	Door corona is een groot aantal evenementen in 2020 niet doorgegaan, waaronder SAIL Amsterdam. De daarvoor beschikbaar gestelde middelen worden in 2021 ingezet voor extra sponsoring van evenementen	Lasten	- 180 V

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

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
NBN	Vanwege de coronacrisis is de inzet van Noord-Holland als strategisch partner voor het Prinsjesfestival herzien (- € 149.000). De bijdrage aan het IPO is lager uitgevallen dan eerder begroot (- € 77.000). De kosten voor de Coördinatie van het Europabeleid zijn door de coronacrisis ook lager dan eerder begroot (- € 100.000)	Lasten	- 326 V

Capaciteitskosten programma 1 Openbaar bestuur

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
CAP	De verdeling van de totale capaciteitskosten over de programma's is geactualiseerd aan de hand van geactualiseerde ramingen voor de benodigde capaciteit per programma. Over alle programma's heen is dit neutraal.	Lasten	833 N

Programma 2 Bereikbaarheid

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2020 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2020 na laatste wijziging
	Lasten	321.932	-69.967	251.966
	Baten	39.617	-26.369	13.248
	Saldo van baten en lasten	**282.315**	**-43.598**	**238.718**
	Stortingen			
2.1.1	Resv. Mobiliteitsbeleid	655	0	655
2.1.2	Resv. Uitvoeren Mobiliteitsbeleid door derden	19.105	155	19.260
2.2.1	Resv. Kaplst. Wegen	0	16.596	16.596
2.2.1	Resv. Ontwikkelen provinciale Infrastructuur	33.804	0	33.804
2.2.1	Resv. Kaplst. OV	0	29.810	29.810
2.3.2	Resv. Groot onderhoud wegen	17.657	0	17.657
2.3.2	Resv. Investeringen kunstwerken	10.190	15	10.205
2.3.2	Resv. Kapitaallasten kunstwerken	8.574	9.948	18.522
2.3.3	Resv. Groot onderhoud vaarwegen	9.299	-15	9.284
2.3.3	Resv. Kapls. Vaarwegen	0	684	684
2.4.2	Resv. Innovatieprojecten mobiliteit	1.245	50	1.295
2.4.2	Resv. Kaplst. Innovatieprojecten mobiliteit	0	6.500	6.500
2.5.1	Resv. OV projecten	51.882	0	51.882
	Onttrekkingen			
2.1.1	Resv. Mobiliteitsbeleid	-1.262	0	-1.262
2.1.2	Resv. Uitvoeren Mobiliteitsbeleid door derden	-77.019	15.127	-61.892
2.2.1	Resv. Kaplst. Wegen	-2.575	0	-2.575
2.2.1	Resv. Kaplst. OV	-95	0	-95
2.2.1	Resv. Ontwikkelen provinciale Infrastructuur	-104.152	-46.530	-150.682
2.3.2	Resv. Groot onderhoud wegen	-29.142	5.960	-23.182
2.3.2	Resv. Kapitaallasten kunstwerken	-103	0	-103
2.3.2	Resv. Investeringen kunstwerken	-8.574	-9.948	-18.522
2.3.3	Resv. Kaplst. Vaarwegen	0	0	0
2.3.3	Resv. Groot onderhoud. Vaarwegen	-11.745	3.681	-8.064
2.4.2	Resv. Innovatieprojecten mobiliteit	-16.777	-1.577	-18.354
2.5.1	Resv. OV projecten	-54.120	1.546	-52.574
	Totaal mutaties reserves	*-153.153*	*32.002*	*-121.152*
	Programma Resultaat	**129.162**	**-11.596**	**117.566**

2.1.2 Mobiliteitsbeleid uitvoeren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
BN	De uitgaven voor het programma MRA Elektrisch vervoeren worden verlaagd met € 176.000 vanwege per saldo lagere lasten voor diverse dagelijkse activiteiten (communicatie, latere inhuur projectleiders etc). De lagere uitgaven leiden tot een evenredige verlaging dekking door bijdragen van derden.	Lasten Baten	- 176 V - 176 N
RESV	<u>Reserve Uitvoeren mobiliteitsbeleid door derden</u> De geraamde uitgaven ten laste van de reserve Uitvoeren mobiliteitsbeleid door derden worden verlaagd met € 15,1 miljoen. Het betreffen de volgende wijzigingen. Infrastructuur € 5,2 miljoen minder uitgaven: · € 2,2 miljoen minder uitgaven Kleine infrastructuur. Onze inschatting is dat ca. een kwart van het totale plafondbedrag voor de regeling van 2020 (8,0 miljoen) niet in 2020 wordt verleend. Een deel van de aanvragen zal in boekjaar 2021 worden verleend. Dat heeft voornamelijk te maken met een langere behandeltermijn doordat aanvragen regelmatig retour gaan met een wijzigingsverzoek. De aanvragen in september zullen daardoor deels niet meer in het huidige boekjaar worden verleend. · € 2,4 miljoen minder uitgaven OV-SAAL (Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad) vanwege dat door de gemeente eerder was aangegeven dat er mogelijk gestart zou worden met de 1e maatregelen. De uitvoering is echter nog niet zover, planvorming vergt meer tijd door complexiteit. · € 0,55 miljoen minder uitgaven Bergerweg – Alkmaar (deelproject Investeringspakket Bereikbaarheid IPB Alkmaar) . In overleg met de gemeente Alkmaar wordt wegens de mogelijke herziening/herverdeling van middelen binnen het IPB Alkmaar deze subsidie niet in 2020 aangevraagd. Fietsinfrastructuur € 4,6 miljoen minder uitgaven: · € 3,3 mln. minder uitgaven Actieprogramma Fiets vanwege dat projecten als gevolg van Corona virus wel deels ingediend worden in 2020 maar niet meer in 2020 verwerkt zullen worden en naar 2021 doorschuiven. · € 1,3 miljoen minder uitgaven Fietstunnel Velsertraverse vanwege doorschuiven naar 2021. project wordt uitgevoerd i.s.m. gemeente, planning is 2022 gereed, gemeente vraagt in 2021 subsidie aan. · 0,1 miljoen meer uitgaven overige mutaties. Openbaar vervoer € 351.000 minder uitgaven) · € 517.000 minder uitgaven Bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland: Zandvoort doordat een deel van de BTW toch gecompenseerd wordt (circa 200.000) en het deelproject “aanpassing overwegen” pas in 2021 wordt afgerond. · € 155.000 meer uitgaven door verlening incidentele subsidie voor	Lasten Storting Onttrekking	-15.050 V 155 N 15.050 N

	ontwikkeling Kennisnetwerk- en platform verenigingen buurtbussen in Noord-Holland. · € 11.000 meer uitgaven overige mutaties. Hiernaast wordt vanwege de structurele onderbesteding van de subsidies voor mobiliteitsbeleid de uitgaven aanvullend met € 5,0 miljoen afgeraamd (verdeeld over infrastructuur, fiets en OV met respectievelijk € 0,75 miljoen, 0,75 miljoen en € 3,5 miljoen). Overige mutaties: € 0,1 miljoen minder uitgaven door verschuiven lasten naar OD 2.2.1. Er wordt € 155.000 overgeheveld vanuit de reserve OV-projecten (OD 2.5.1) ter dekking van de incidentele subsidie voor het ontwikkelen van een kennisnetwerk- en platform voor verenigingen buurtbussen.		

2.2.1 Studies voor infrastructuur uitvoeren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
NBN	Er wordt € 50.000 minder uitgegeven voor Kleine wegenwerken.	Lasten	- 50 V
BN	Er wordt € 722.000 meer uitgegeven voor Kleine wegenwerken. Deze verhoging is gelijk aan de ontvangst van de bijdrage van Vervoerregio Amsterdam (VRA) in de projectkosten Getsewoud ad € 722.000, gelijk aan 95% van de € 760.000 aan projectkosten.	Lasten Baten	722 N 722 V
RESV	De onttrekking aan de reserve Ontwikkelen provinciale infrastructuur wordt verhoogd met € 124.000. Het betreft voor € 47.000 aanvullende studiekosten PMI en voor € 77.000 een verschuiving van de dekking van capaciteitskosten van OD 2.1.2. naar OD 2.2.1.	Lasten Onttrekking	47 N -124 V
RESV	<u>Overheveling reserves</u> Op basis van het verwachte investeringsvolume in 2020 wordt een overheveling begroot van € 46,4 mln. vanuit de reserve Ontwikkelen provinciale infrastructuur naar de kapitaallasten reserve OV (€ 29,8 mln.) en de kapitaallasten reserve Wegen (€ 16,6 mln.).	Storting Onttrekking	46.406 N - 46.406 V

2.3.2 OV, wegen en kunstwerken in stand houden

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
NBN	• Lagere lasten gebiedscontracten doordat areaaluitbreiding dubbel was opgenomen. • Lagere baten door gebiedsaannemers ingediende schadeclaims die buiten de scope van het uitvoeringscontract vallen.	Lasten Baten	-482 V - 440 N
BN	• Werken voor derden: met name als gevolg van vertraging van twee grote projecten (Zaanbrug en A9 Aansluiting Heiloo) wordt € 26.955.000 doorgeschoven naar 2021 (zowel de lasten als de baten). • Een correctie op de indexering van de gebiedscontracten zorgt voor een lagere last op dit Operationeel Doel ad € 220.000.	Lasten Baten	-27.066 V - 26.955N

	Hiertegenover staat een budget neutrale verwerking op de stelpost indexering (OD 8.1.7). • Overige mutaties < € 100.000		
RESV	• Als gevolg van de actualisatie van de projecten worden voor € 5.960.000 uitgaven voor 2020 doorgeschoven naar 2021. Hierdoor wordt er in 2020 minder onttrokken uit de reserve groot onderhoud wegen. • Op basis van het verwachte investeringsvolume in 2020 wordt € 9.948.000 overgeheveld van de reserve Investeringen kunstwerken naar de reserve kapitaallasten kunstwerken. • Daarnaast wordt nog € 15.000 overgeheveld van de reserve groot onderhoud vaarwegen (zie OD 2.3.3) naar de reserve kapitaallasten kunstwerken.	Lasten Storting Onttrekking	-5.960 V 9.963 N -3.988 V

2.3.3 Beheeractiviteiten vaarwegen uitvoeren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
NBN	Hogere lasten door gebiedsaannemers ingediende schadeclaims die buiten de scope van het uitvoeringscontract vallen.	Lasten	175 N
UI	De realisatie van subsidie met betrekking tot de Boerenverdrietsluis zal pas in 2021 plaatsvinden.	Lasten	-13.000 V
BN	• Een correctie op de indexering van de gebiedscontracten zorgt voor een lagere last op dit Operationeel Doel ad € 30.000. Hiertegenover staat een budget neutrale verwerking op de stelpost indexering (OD 8.1.7). • Werken voor derden: als gevolg van vertraging van project Boerenverdrietsluis wordt € 3.350.000 doorgeschoven naar 2021 (zowel de lasten als de baten).	Lasten Baten	-3.380 V - 3.350 N
RESV	• Als gevolg van de actualisatie van de projecten worden voor € 4.365.000 uitgaven voor 2020 doorgeschoven naar 2021. Hierdoor wordt er in 2020 minder onttrokken uit de reserve groot onderhoud vaarwegen. • Op basis van het verwachte investeringsvolume in 2020 wordt € 684.000 overgeheveld van de reserve Groot onderhouder vaarwegen naar de reserve kapitaallasten vaarwegen. Daarnaast wordt nog € 15.000 overgeheveld van de reserve groot onderhoud vaarwegen naar de reserve kapitaallasten kunstwerken (zie OD 2.3.2).	Lasten Storting Onttrekking	-4.365 V 669 N 3.681 N

2.4.1 Netwerkmanagement en verkeerskundig beheer uitvoeren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
NBN	Betreft een afkoopsom aan Rijkswaterstaat Hollands Noorderkwartier (€ 597.000) en extra kosten leasewagens in verband met langer doorrijden (€ 17.000).	Lasten	614 N
NBN	Er valt € 100.000 vrij vanuit het budget bevorderen biodiversiteit	Lasten	- 100 V
UI	Uitgestelde intentie bevorderen biodiversiteit: Als gevolg van vertraging in de contractering kunnen de geplande werkzaamheden (zoals sinusmaaien, inzaaien, transitie vegetatie en aanleg houtrillen) dit jaar niet allemaal meer plaatsvinden, en worden delen van deze werkzaamheden in 2021 uitgevoerd. een bedrag van € 100.000 valt vrij en € 300.000 wordt doorgeschoven naar 2021 via een uitgestelde intentie.	Lasten	-300
BN	• Het project Collectieve Energie Provincies (CEP) wordt voor een deel verhaald op de deelnemende provincies. Hiermee is € 180.000 mee gemoeid. (lasten en baten). • Met betrekking tot het project Data top 15 vindt ook verrekening met deelnemers plaats (€ 150.000).	Lasten Baten	280 N 280 V

2.4.2 Innovatieprojecten mobiliteit uitvoeren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
BN	Overige mutaties < € 100.000	Lasten	38 N
RESV	• Als gevolg van vertraging in de Innovatie projecten mobiliteit, met name als gevolg van de coronacrisis wordt € 4.923.000 aan uitgaven doorgeschoven naar 2021. Hierdoor wordt eenzelfde bedrag in 2020 minder onttrokken vanuit de reserve Innovatieprojecten Mobiliteit. • Op basis van het verwachte investeringsvolume in 2020 wordt € 6,5 mln. overgeheveld van de reserve Innovatieprojecten mobiliteit naar de reserve kapitaallasten innovatieprojecten mobiliteit. • Er wordt bij deelproject Levensduurverlengende innovaties een hogere bijdrage (€ 50.000) van een derde verwacht. Dit bedrag wordt gestort in de reserve innovatieprojecten mobiliteit.	Lasten Baten Storting Onttrekking	-4.923 V 50 V 6.550 N -1.577 V

2.5.1 OV concessies beheren en verlenen

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
BN	<u>Beschikbaarheidsvergoeding Connexxion (€ 3,5 miljoen)</u> Het ministerie van I&W stelt voor 2020 een Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV) beschikbaar aan de concessiehouders in het OV, vanwege de sterk achterblijvende reizigersopbrengsten als gevolg van het coronavirus. Zij ontvangen op basis van de BVOV een vergoeding die voor 2020 leidt tot een kostendekkingsgraad van minimaal 93%. De BVOV (en de bevoorschotting daarvan) wordt uitgekeerd via de concessieverleners, dus	Lasten Baten	3.500 N -3.500 V

	ook via de provincie Noord-Holland aan Connexxion. De provincie is daarom ook de aanvragende partij voor deze vergoeding. De definitieve aanvraag volgt in oktober of november 2020. Het nu opgenomen bedrag is een inschatting op basis van de door Connexxion geleverde informatie.		
RESV	<u>Reserve OV projecten</u> De uitgaven vanuit de reserve openbaar vervoer projecten worden netto verlaagd met € 1,7 miljoen, bestaande uit: • € 1,8 miljoen verlaging uitgaven vanwege de uitbraak van het coronavirus (maart 2020) dat een groot effect heeft op het gebruik van het OV waardoor de afrekening 2020 naar verwachting € 800.000 lager zal uitvallen. Ook vertraagd hierdoor zijn de ontwikkelingen en activiteiten die waren voorzien in 2020 met aanvullende dekking voor totaal € 4,8 miljoen vanuit de OV visie (Programma eindigt in 2020) voor de onderdelen vervangingsopgave/investeringen buurtbussen, marketingcampagnes en Zero Emissie investeringen in bussen. Op de huidige begroting is € 1 miljoen afgeraamd. Zo zijn de marketing- en promotieactiviteiten en campagnes voor het aantrekken van reizigers vanaf maart 2020 opgeschort. Deze worden opgestart zodra het voor meer mensen weer vertrouwder wordt om te reizen / de overheid mensen niet meer aanmoedigt om thuis te werken. Ook de voorbereiding van de aanvullende investeringen in Zero Emissie zijn tijdelijk gestopt, in afwachting op de uitwerking van een herijking van de concessies Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond. Deze herijking, die al gepland stond, wordt nog belangrijker in het licht van de gevolgen van de corona-epidemie. Het OV Visie budget is na 2020 nog nodig om de verduurzaming van het OV te bevorderen. Medio 2021 verwachten we inzichtelijk te hebben waar deze middelen alsnog worden ingezet ten behoeve van onze ZE-opgave. Doordat buurtbussen vanaf maart 2020 niet rijden, verschuift het moment dat deze moeten worden vervangen ook naar achteren. Deze vervanging is nu voorzien vanaf eind 2021 tot eind 2022. Voorjaar 2021 zal hiervoor een opdracht worden verstrekt aan Connexxion. Gezien bovenstaande ontwikkelingen verzoeken wij u de OV visie gelden na 2020 nog te mogen inzetten voor de genoemde onderdelen. • € 0,1 miljoen hogere uitgaven overige mutaties • Er wordt € 155.000 overgeheveld naar de reserve Uitvoeren mobiliteitsbeleid door derden (OD 2.1.2) ter dekking van de incidentele subsidie voor het ontwikkelen van een kennisnetwerk- en platform voor verenigingen buurtbussen.	Lasten Onttrekking	-1.701V 1.546N

Capaciteitskosten programma 2 Bereikbaarheid

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
CAP	De verdeling van de totale capaciteitskosten over de programma's is geactualiseerd aan de hand van geactualiseerde ramingen voor de benodigde capaciteit per programma. Over alle programma's heen is dit neutraal.	Lasten	1.210 N

Programma 3 Water

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2020 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2020 na laatste wijziging
	Lasten	10.743	-3.704	7.039
	Baten	1.526	-33	1.493
	Saldo van baten en lasten	**9.217**	**-3.671**	**5.546**
	Stortingen			
3.1.2	Resv. Meekoppelkansen bij dijkversterk. en kustontw.	620	0	620
3.1.3	Resv. Klimaatadaptie	1.320	0	1.320
3.2.1	Resv. Waterrecreatie	2.000	0	2.000
	Onttrekkingen			
3.1.2	Resv. Meekoppelkansen bij dijkversterk. en kustontw.	-2.856	1.450	-1.406
3.1.3	Resv. Klimaatadaptie	-250	0	-250
3.2.1	Resv. Waterrecreatie	-6.889	3.111	-3.778
	Totaal mutaties reserves	*-6.055*	*4.561*	*-1.494*
	Programma Resultaat	**3.162**	**890**	**4.052**

3.1.2 Versterkingsplannen primaire keringen beoordelen en investeren in ruimtelijke kwaliteit

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
RESV	<u>Reserve Meekoppelkansen bij dijkversterkingen en kustontwikkeling.</u> De verwachte uitgaven worden met € 1,45 miljoen naar beneden bijgesteld. Het betreft de volgende mutaties: - Omdat er nog een uitspraak van de Raad van State werd verwacht kon destijds het benodigde budget voor proceskosten minder nauwkeurig worden aangegeven. De RvS heeft eind april 2020 uitspraak gedaan. In het eerste halfjaar van 2020 zijn minder proceskosten gemaakt omdat met de werkzaamheden niet vooruit gelopen kon worden op de uitspraak. Ook de coronacrisis heeft geleid tot lagere proceskosten doordat projecten wat vertraagd zijn. Daarom kan €250.000 worden afgeraamd. - De subsidie aan staatsbosbeheer van € 1,2 miljoen wordt dit jaar niet meer verleend.	Lasten Onttrekking	- 1.450 V 1.450 N

3.2.1 Waterrecreatie stimuleren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
RESV	Reserve Waterrecreatie Aanpassing van de kasraming van de reserve Waterrecreatie. In 2020 is er, op basis van de Visie Waterrecreatie 2030, gewerkt aan het opstellen van een nieuwe Uitvoeringsregeling. Afgelopen jaar was er tijdelijk geen uitvoeringsregeling van kracht, waardoor er minder budget is besteed dan geraamd. Op basis van de nieuwe Uitvoeringsregeling wordt er vanaf 2021, naast allerlei andere projecten, ook weer budget geraamd ten behoeve van cofinanciering van projecten.	Lasten Onttrekking	-3.111V 3.111N

3.2.2 Schoon en voldoende oppervlaktewater bevorderen

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	Voor de Uvr zwemwater zijn minder aanvragen binnen gekomen dan verwacht. Ook is er minder uitgegeven op het budget van kaderrichtlijn water. Hierdoor kunnen de lasten verlaagd worden met € 105.000.	Lasten	- 105 V

3.2.3 Schoon en voldoende grondwater bevorderen

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	Aframing leges waterwet. Verwachte minder opbrengst € 33.000. Aantal aanvragen t/m augustus 2020 (46) vrijwel gelijk aan t/m augustus 2019 (41). Geconcludeerd moet worden dat de raming in de begroting 2020 te optimistisch is geweest.	Baten	33 N

Capaciteitskosten programma 3 Water

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
CAP	De verdeling van de totale capaciteitskosten over de programma's is geactualiseerd aan de hand van geactualiseerde ramingen voor de benodigde capaciteit per programma. Over alle programma's heen is dit neutraal.	Lasten	962 N

Programma 4 Milieu

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

	Begroot 2020 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2020 na laatste wijziging
Lasten	55.667	-7.533	48.134
Baten	2.915	-4	2.911
Saldo van baten en lasten	**52.752**	**-7.529**	**45.223**
Stortingen			
4.1.3 Resv. Bodemsanering	5.715	0	5.715
4.1.6 Resv. Gezonde Leefomgeving	3.300	1.261	4.561
4.2.1 Resv. Energietransitie	6.150	3.727	9.877
4.2.2 Resv. Circulaire economie	100	0	100
4.2.3 Resv. Verduurzaming bestaande woningvoorraad	100	0	100
Onttrekkingen			
4.1.3 Resv. Bodemsanering	-6.105	1.500	-4.605
4.1.6 Resv. Gezonde Leefomgeving	-3.000	2.000	-1.000
4.2.1 Resv. Energietransitie	-9.118	3.223	-5.895
4.2.2 Resv. Circulaire economie	-473	0	-473
4.2.3 Resv. Verduurzaming bestaande woningvoorraad	-1.000	350	-650
Totaal mutaties reserves	*-4.331*	*12.061*	*7.730*
Programma Resultaat	**48.421**	**4.532**	**52.953**

4.1.2 Geluidbelasting bewaken

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
BN	Om de geluidshinder van provinciale wegen terug te dringen is in het Actieplan geluid provinciale wegen 2018-2022 besloten om 83 solitair gelegen woningen met een hoge geluidsbelasting, langs wegvakken die niet in aanmerking zullen komen voor bronmaatregelen, gevelmaatregelen aan te bieden. Hiertoe zijn vanuit motie 110 middelen beschikbaar gesteld en er is in de begroting 2020 nog extra budget beschikbaar gesteld voor een aanvulling op het actieplan geluid. Er staat voor 2020 € 1,2 miljoen in de begroting, maar de uitgaven worden gedaan in 2021 en 2022. Aangezien de werkzaamheden in 2021 en 2022 gepland zijn is het voorstel het gehele begrote budget te storten in de reserve Gezonde leefomgeving. De geluidsbelasting vanaf provinciale wegen op de gevel van deze solitair gelegen woningen is hoger dan de door GS gestelde plandrempel (60 dB	Lasten	- 1.261 V

	buitenstedelijk en 63 dB binnenstedelijk). Om deze woningen toch een comfortabel leefklimaat te bieden, wil de provincie bijdragen aan een acceptabele binnenwaarde van deze woningen. Enkel de kosten voor de geluidreducerende maatregelen worden vergoed. Wanneer een gevel bijvoorbeeld in een te slechte toestand verkeert om geluidsmaatregelen te treffen, zal deze eerst op een minimaal werkbaar niveau worden gebracht. De kosten die hieraan verbonden zijn, zullen voor de huiseigenaar zijn. De eigenaren/bewoners van deze woningen worden komende tijd nader geïnformeerd over het feit dat zij voor deze regeling in aanmerking komen. Het inventariseren van de benodigde isolatiemaatregelen aan de gevel, om de gemeten binnenwaarde van de geluidsgevoelige ruimten van de woning te laten voldoen aan de streefwaarde van 38dB (conform art. 3.10 2a Besluit geluidhinder) start in 2020. De uitvoering is gereed in 2022, wat ook binnen de looptijd van het Actieplan geluid is. Zie ook operationeel doel 4.1.6		

4.1.3 Kwaliteit bodem en ondergrond verbeteren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
RESV	Reserve Bodemsanering Met betrekking tot subsidies waterbodems en maatschappelijke sanering zijn er nog geen aanvragen; de provincie wil de regeling verlengen t/m 2021 in verband met de invoering van de Omgevingswet. Verschuiving is € 1.000.000. Daarnaast wordt de stelpost risicoreservering niet ingezet. Hierdoor wordt eenzelfde bedrag in 2020 minder onttrokken vanuit de reserve bodemsanering.	Lasten Onttrekking	-1.500 V 1.500 N

4.1.5 VTH-taken uitvoeren en coördineren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
NBN	De verwachte leges voor de Wabo, ontgrondingen en hygiene zwembaden zijn naar beneden bijgesteld. Dit komt aan de ene kant doordat er minder vergunningaanvragen zijn binnen gekomen en de investeringen zijn minder hoog dan in 2019. Aanvragers zijn mogelijk voorzichtig met hun investeringen a.g.v. corona.	Baten	- 459 N
UI	Voor vergunningverlening door de omgevingsdiensten voor bijzondere eenmalige projecten is incidenteel budget beschikbaar gesteld. Deze projecten maken geen deel uit van de jaarlijks met de omgevingsdiensten te sluiten overeenkomsten. Doordat de projecten vertraging oplopen, door verschuivingen in de planning van het totale project, vindt een deel van de vergunningverlening in 2021 plaats.	Lasten	- 550 V
BN	De directie Beleid heeft een werkprogramma opgesteld om het coalitieakkoord te realiseren. Hiervoor groeit directie Beleid in fte's, voor in ieder geval de periode tot en met 2023. Dit wordt betaald uit programmabudgetten. € 180.000 wordt gehaald uit de reserve Gezonde leefomgeving operationeel doel 4.1.6 en komt bij dit operationeel doel in de capaciteitskosten.	Lasten	180 N

4.1.6 Gezonde leefomgeving bevorderen

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
BN	Er wordt € 1,2 mln. gestort in de reserve Gezonde leefomgeving ten behoeve van de uitvoering van het actieplan geluid. Zie de inhoudelijke toelichting bij operationeel doel 4.1.2	Storting	1.261
BN	De directie Beleid heeft een werkprogramma opgesteld om het coalitieakkoord te realiseren. Hiervoor groeit directie Beleid in fte's, voor in ieder geval de periode tot en met 2023. Dit wordt betaald uit programmabudgetten. € 180.000 wordt gehaald uit de reserve Gezonde leefomgeving en komt bij het operationeel doel 4.1.5 in de capaciteitskosten.	Lasten	- 180 V
RESV	Reserve Gezonde leefomgeving Voor de Uitvoeringsregeling (Uvr) Gezonde leefomgeving was dit jaar € 2 miljoen geraamd. Maar de voorbereiding voor deze Uvr heeft meer tijd in beslag genomen dan verwacht. Dit komt doordat de sessie die er met de Gemeentes zouden zijn over deze Uvr niet zijn doorgegaan of op een andere manier hebben moeten plaatsvinden vanwege corona. Daarom worden de eerste verleningen op deze Uvr pas in 2021 verwacht.	Lasten Onttrekking	- 2.000 V 2.000 N

4.2.1 Bijdragen aan energietransitie

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
RESV	Reserve Energietransitie In de reserve Energietransitie wordt € 3,7 miljoen gestort dit bestaat uit: • Decentralisatie uitkering RES € 1,7 miljoen • Decentralisatie uitkering Geothermie € 1,5 miljoen • Ontvangen bijdrage Geothermie € 425.000 • Ontvangen bijdrage Zon € 30.000 De Uitgaven vanuit de reserve Energietransitie worden met € 3,7 miljoen verlaagd. Het betreft de volgende mutaties: • De subsidie aan OCAP BV wordt dit jaar niet verleend, omdat de staatssteuntoets nog doorlopen moet worden (€ 3 miljoen). • De subsidie aan HVC wordt dit jaar niet verleend, omdat HVC zich teruggetrokken heeft (€ 794.000). • Voor 2020 was er € 1,5 miljoen geraamd voor Geothermie, bedoeld voor het SCAN-ondergrondonderzoek en een garantieregeling proefboringen. Het SCAN-onderzoek is vertraagd (voornamelijk door Corona) en daardoor ook de eerste proefboring geothermie in de MRA. Daarom wordt deze kasraming voor 2020 naar beneden bijgesteld naar € 250.000. • Voor het onderwerp Zon binnen de reserve Energietransitie wordt de kasraming verhoogd met € 195.000. Dit komt door nog niet geraamde kosten voor zonnepanelen bij de Waterwolftunnel en Weg en Waterhuis te Heerhugowaard die nu wel zijn opgenomen en een aframing van kosten voor de posten zon op dak en zon innovatief meervoudig ruimtegebruik.	Lasten Baten Storting Onttrekking	- 3.223 V 455 V 3.727 N 3.223 N

	• De directie Beleid heeft een werkprogramma opgesteld om het coalitieakkoord te realiseren. Hiervoor groeit directie Beleid in fte's, voor in ieder geval de periode tot en met 2023. Dit wordt betaald uit programmabudgetten. € 360.000 wordt gehaald uit de reserve Energietransitie. • Bij de decembercirculaire 2019 is een decentralisatie uitkering (DU) ontvangen voor de RES van €1,7 miljoen. Een deel van dit budget wordt ingezet in 2020 dat is € 1.275 miljoen. Totale uitgaven voor de RES voor 2020 worden € 2,125 miljoen. Waarvan € 375.000 uit de Reserve Energietransitie komt, €475.000 ontvangen wordt van de gemeente Haarlem en het overige deel wordt betaald uit de DU. Het overige deel van de DU wordt in 2021 uitgegeven • Op de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling staan twee subsidies die dit jaar verleend worden, maar waar nog geen kasraming voor opgenomen is. Het gaat om de subsidies voor TNO, Warming up € 50.000 en Vereniging Energiecoöperaties en Initiatieven in Noord-Holland (VEI-NH), ondersteuning van de doelen van de VEI-NH € 34.500. In totaal is de kasraming voor deze subsidies € 85.000. • Overige mutaties < € 100.000		

4.2.3 Verduurzaming bestaande woningvoorraad stimuleren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
RESV	Reserve Verduurzaming woningbouw De kasraming van de reserve wordt met € 350.000 naar beneden bijgesteld omdat er minder subsidieaanvragen zijn binnengekomen dit jaar. Diverse subsidieontvangers geven aan dat de coronacrisis de uitvoering van projecten belemmert. Het voornemen is om de termijn waarbinnen projecten moeten zijn afgerond met een jaar te verlengen, waardoor het programma in 2022 doorloopt.	Lasten Onttrekking	-350 V 350 N

Capaciteitskosten programma 4 Milieu

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
CAP	De verdeling van de totale capaciteitskosten over de programma's is geactualiseerd aan de hand van geactualiseerde ramingen voor de benodigde capaciteit per programma. Over alle programma's heen is dit neutraal.	Lasten	1.351 N

Programma 5 Ruimte

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2020 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2020 na laatste wijziging
	Lasten	67.654	-18.089	49.565
	Baten	10.109	-282	9.827
	Saldo van baten en lasten	**57.545**	**-17.807**	**39.738**
	Stortingen			
5.2.1	Resv. OV Knooppunten	8.398	0	8.398
5.2.3	Resv. Ontwikkeling Havencomplexen	250	0	250
5.2.4	Resv. Ruimtelijke Ontwikkeling	0	0	0
5.2.5	Resv. Afwaardering gronden groen	0	5.455	5.455
5.3.1	Resv. Herstructurering bedrijfsterreinen	2.500	0	2.500
5.3.2	Resv. MKB	3.750	1.800	5.550
5.3.4	Resv. Duurzame landbouw	0	0	0
5.3.5	Resv. Europese projecten landbouwsubsidies	3.548	-2.184	1.364
5.4.1	Resv. Woonbeleid	0	250	250
5.4.2	Resv. Woningbouw	1.200	0	1.200
	Onttrekkingen			
5.2.1	Resv. OV Knooppunten	-3.110	0	-3.110
5.2.3	Resv. Kaplst. Havencomplexen	-140	0	-140
5.2.3	Resv. Ontwikkeling Havencomplexen	-1.300	0	-1.300
5.2.4	Resv. Ruimtelijke Ontwikkeling	-4.997	2.840	-2.157
5.3.1	Resv. Herstructurering bedrijfsterreinen	-2.425	100	-2.325
5.3.2	Resv. MKB	-7.500	-628	-8.127
5.3.4	Resv. Duurzame landbouw	-3.244	2.004	-1.240
5.3.5	Resv. Europese projecten landbouwsubsidies	-4.609	3.527	-1.082
5.4.1	Resv. Woonbeleid	-1.100	125	-975
5.4.2	Resv. Woningbouw	-5.770	2.900	-2.870
	Totaal mutaties reserves	*-14.549*	*16.190*	*1.641*
	Programma Resultaat	**42.996**	**-1.617**	**41.379**

5.1.1 Omgevingsvisie uitdragen

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
UI	Door de corona crisis is de invoering van de omgevingswet uitgesteld. Hierdoor zijn ook grote bijeenkomsten niet doorgegaan. Waardoor een deel van het budget niet uitgegeven is. We verwachten dat dit in 2021 wel uitgegeven gaat worden. Het gaat om € 85.000.	Lasten	- 85 V

5.1.2 Ruimtelijke kwaliteit borgen en stimuleren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	Dit jaar heeft de PARK 7 adviezen aan GS uitgebracht. Door de maatregelen vanwege het corona virus hebben alleen de debatten over ruimtelijke kwaliteit middels fysieke bijeenkomsten geen doorgang kunnen vinden. Hierdoor is er minder geld uitgegeven. Wel is begin dit jaar een publicatie opgeleverd over de debatten rondom de reizende tentoonstelling 'Panorama Nederland'.	Lasten	- 40 V

5.2.1 Bijdragen aan de optimalisering van OV-knooppunten en ketens

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
BN	• Mutaties < € 100.000	Lasten	72 N

5.2.2 Beleid luchthavens uitvoeren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	De verwachte leges voor de luchtvaarttaken worden verlaagd met € 40.000 tot € 6.000. In 2020 zijn slechts 4 vergunningsaanvragen ingediend. Er is een duidelijke relatie met de coronamaatregelen. Tal van evenementen waar een zogenoemde TUG-vergunning voor noodzakelijk is hebben geen doorgang gevonden.	Baten	- 40 N

5.2.4 Ruimtelijke structuur versterken

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	Voor Metropolitaan landschap en voor de omgevingswet was budget gereserveerd. Maar door corona is een aantal projecten vertraagd en zijn bijeenkomsten niet doorgegaan. Hierdoor was er genoeg budget voor deze onderwerpen in andere operationele doelen en kan er hier € 100.000 worden afgeraamd.	Lasten	- 100 V
BN	Voor twee projecten ontvangen we van externe partijen een bijdrage voor het uitvoeren van projecten. Het gaat hierbij om € 140.000. Deze bijdragen worden ook dit jaar uitgegeven. Er wordt in totaal € 125.000 overgeheveld van dit operationeel doel naar	Lasten Baten	-125 V 140 V

	het programma OV-knooppunten (5.2.1) (€ 75.000) en naar Woonbeleid (5.4.1)(€ 50.000) voor extra proceskosten en voor een onderzoek naar huisvesting voor buitenlandse werknemers.		
RESV	Reserve Ruimtelijke ontwikkeling Voor de subsidie aan de GEM Bloemendalerpolder BV was € 1,8 miljoen geraamd. De subsidie is nog niet ingediend omdat de GEM samen met de kwaliteitscommissie en de gemeente Weesp in overleg zijn over de eisen die aan de extra kwaliteit van de faunapassage moeten worden gesteld. Deze subsidie wordt in 2021 verleend.	Lasten Onttrekking	- 1.840 V 1.840 N

5.2.5 Grondbeleid uitvoeren t.b.v. provinciale doelen

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
NBN	De raming voor grondverkopen BBL/PASO (voormalige Bureau Beheer Landbouwgronden en gronden voor Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving) is geactualiseerd.	Baten	- 440 N
NBN	De raming voor andere grondaankopen wordt op basis van de reeds gerealiseerde grondverkopen in 2020 geactualiseerd.	Baten	854 V
NBN	De betaling aan SLP (Schiphol Logistics Park) vindt plaats op het moment van de eerste levering van een perceel in SLP-Zuid aan de rechtsopvolger. De eerste levering is verschoven van 2020 naar 2021.	Lasten	-690 V
NBN	Het beheerteam heeft grote personele wisselingen gehad. Daardoor was er te weinig capaciteit om in te zetten voor het meerjaren onderhoudsplan voor provinciale bezittingen in het kader van grond.	Lasten	-420 V
NBN	De raming van de huur- en pachtinkomsten zijn geactualiseerd (per saldo € 287.000 minder inkomsten), o.a. door beperkende voorwaarden in de pachtovereenkomsten van percelen gelegen binnen het Natuurnetwerk Nederland (versnelling realisatie NNN), Corona: uitstel betaling en kwijtscheldingen en lagere inkomsten variabele deel inkomsten tankstations.	Baten	- 287 N
BN	Er zijn minder grondverkopen voor BBL/PASO (voormalige Bureau Beheer Landbouwgronden en gronden voor Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving) dan geraamd. Daardoor zijn er ook minder bijkomende kosten en wordt er minder afgeschreven van de balans.	Lasten Baten	-1.164 V - 1.164 N
BN	Er hebben meer andere grondverkopen plaatsgevonden dan geraamd. Daardoor zijn er ook meer bijkomende kosten voor grondverkoop en wordt er ook meer boekwaarde afgeschreven van de balans.	Lasten Baten	655 N 655 V
RESV	Overheveling reserves Vanuit de reserve Groen wordt € 5.027.000 overgeheveld naar de reserve waardevermindering Grond Groen. Zie instellingsbesluit reserve bij Tweede Begrotingswijziging 2020 (betreft 84 hectare NNN-aankopen).	Storting	5.027 N

RESV	Overheveling reserves Vanuit de reserve Oostelijke Vechtplassen wordt € 428.000 overgeheveld naar de reserve waardevermindering Grond Groen. Zie instellingsbesluit reserve bij Tweede Begrotingswijziging 2020 (betreft aankoop van waterplas t.b.v. baggerdepot en natuurontwikkeling).	Storting	428 N

5.3.1 Ruimtelijk vestigingsklimaat verbeteren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
NBN	Op het gebied van Breedband/digitale infrastructuur heeft de provincie veel bereikt (PS zijn hierover in september 2020 geïnformeerd). De provinciale rol en opties bij het oplossen van de restopgave wordt nog nader bekeken. Een belangrijk deel van het budget (€ 2 mln.) kan vrijvallen.	Lasten	-2. 000 V
BN	Er wordt € 100.000 vanuit programma 7 overgeheveld ten behoeve van een subsidie (via lijst buiten uitvoeringsregeling) uitvoering traject Ode aan het landschap.	lasten	100 N
RESV	Reserve Herstructurering bedrijfsterreinen De uitgaven vanuit de reserve Herstructurering bedrijfsterreinen worden als volgt bijgesteld: • € 25.000 minder uitgaven voor onderzoek, regionale visies en kennisbijeenkomsten. Dit project wordt doorgeschoven naar 2021 • € 200.000 minder uitgaven uitvoeringsregeling winkelgebieden • € 75.000 minder uitgaven uitvoeringsregeling werklocaties • € 200.000 meer uitgaven subsidie buiten uitvoeringsregeling gemeente Haarlemmermeer stimuleringsmaatregelen transformatie en verplaatsingen van bedrijven	Lasten Onttrekking	- 100 V 100 N

5.3.2 Een innovatief klimaat bevorderen

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
BN	• De € 4,0 mln. die in 2020 is gereserveerd voor regiodeals wordt gestort in de reserve Laag Holland. Zie ook operationeel doel 6.1.4. • Er wordt € 59.000 aan budget opgenomen voor de financieringstafels. Dit budget is beschikbaar gesteld vanuit het Rijk als decentralisatie-uitkering.	Lasten Lasten	- 4.000 V 59 N
RESV	Reserve MKB De uitgaven vanuit de reserve MKB worden omhoog bijgesteld. Het betreft de volgende wijzigingen: • extra inzet van Programma Investeringsbereidheid MKB (PIM) vanwege corona € 70.000 (actualiteitenoverzicht 2 maart 2020); • uitvoering van het internationaliseringsprogramma Globaliser € 50.000;	Lasten Onttrekking	627 N -627 V

	• het niet doorgaan van het innovatiefestival vanwege corona € 93.000. • voor de kosten van de uitvoering Corona Overbruggingslening in Noord-Holland wordt € 600.000 beschikbaar gesteld in 2020 ten behoeve van de uitvoeringskosten voor de regeling naar aanleiding van GS besluit.		
RESV	Reserve MKB De provincie heeft € 1,8 mln. van het Rijk ontvangen voor de uitvoering van de MIT regeling. Dit bedrag wordt gestort in de reserve MKB.	Storting	1.800 N

5.3.4 Een duurzame agrosector behouden en versterken

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
NBN	De geraamde uitgaven voor de voedselvisie worden verlaagd. Omdat de voedselvisie nog niet gereed is wordt er in 2020 € 885.000 minder uitgegeven dan eerder begroot. De Voedselvisie zal naar verwachting eind 2020/begin 2021 ter vaststelling aan de Staten worden aangeboden. De ambities uit het coalitieakkoord op dit beleidsterrein zijn ongewijzigd en na het gereed komen van de voedselvisie zal worden bezien of aanvullend budget bovenop de € 4,5 mln. die nu nog begroot is voor de periode 2021-2023 nodig is.	Lasten	- 885 V
RESV	Reserve Duurzame Landbouw De uitgaven vanuit de reserve Duurzame landbouw worden omlaag bijgesteld met € 2,4 mln. Het betreft een verlaging van de uitgaven voor de POP3 regeling glastuinbouw verplaatsingen in 2020.	Lasten Onttrekking	- 2.374V 2.374N
RESV	Overheveling reserves In 2019 zijn de kosten voor de POP3 verplaatsingsregeling glastuinbouw ten laste gebracht van de reserve Europese landbouw projecten. De middelen voor deze regeling zijn gereserveerd in de reserve Duurzaam landbouw. Met deze correctie brengen we die kosten alsnog ten lasten van juiste reserve, namelijk de reserve Duurzame landbouw.	Onttrekking	-370 V

5.3.5 Europese landbouwprojecten co-financieren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
RESV	Reserve Europese projecten landbouwsubsidies Dit betreft een technische correctie op de verwachte uitgaven vanuit de reserve Europese projecten landbouwsubsidies die eerder niet correct in de begroting zijn opgenomen. De daadwerkelijk verwachte uitgaven vanuit deze reserve zijn: € 1,1 mln.	Lasten Storting Onttrekking	- 973 V -2.184 V 3.157 N
RESV	Overheveling reserves In 2019 zijn de kosten voor de POP3 verplaatsingsregeling glastuinbouw ten laste gebracht van de reserve Europese landbouw projecten. De middelen voor deze regeling zijn gereserveerd in de reserve Duurzaam landbouw. Met deze correctie brengen we die kosten alsnog ten lasten van juiste reserve, namelijk de reserve Duurzame landbouw.	Onttrekking	-370V

5.4.1 Afstemming en regionale programmering woningbouw

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
BN	Mutaties < € 100.000	Lasten	50 N
RESV	Reserve Woonbeleid • Dit jaar was er een kasraming opgenomen van € 1,1 miljoen. Het lijkt erop dat er dit jaar € 975.000 wordt uitgegeven, dus €125.000 wordt afgeraamd. Dit komt doordat er minder aanvragen waren voor de uitvoeringsregeling (uvr) Woonvisie dan verwacht. Restant van de Uvr Woonvisie wordt volgend jaar gebruikt voor de Uvr Woonakkoorden. • In de decembercirculaire 2019 is € 250.000 beschikbaar gesteld voor Flexwonen vanuit het Rijk. Dit wordt gestort in de reserve Woonbeleid.	Lasten Storting Onttrekking	- 125 V 250 N 125 N

5.4.2 Bijdragen aan versnelling woningbouwproductie en binnenstedelijk bouwen

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
RESV	Reserve Woningbouw Twee subsidies op de lijst subsidies buiten uitvoeringsregelingen zijn lager vastgesteld dan verwacht. Zaandam Mauritsbuurt is €875.000 geworden in plaats van € 1 miljoen en Zaanstad Kogerveld € 225.000 in plaats van € 3 miljoen. De subsidie van Zaanstad Kogerveld blijft in totaal wel € 3 miljoen, maar het restant wordt in 2021 verleend. Aframing is € 2,9 miljoen.	Lasten Onttrekking	- 2.900 V 2.900 N

Capaciteitskosten programma 5 Ruimte

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
CAP	De verdeling van de totale capaciteitskosten over de programma's is geactualiseerd aan de hand van geactualiseerde ramingen voor de benodigde capaciteit per programma. Over alle programma's heen is dit neutraal.	Lasten	-1.583 V

Programma 6 Groen

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2020 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2020 na laatste wijziging
	Lasten	98.210	-23.591	74.619
	Baten	1.269	676	1.945
	Saldo van baten en lasten	**96.941**	**-24.267**	**72.674**
	Stortingen			
6.1.1	Resv. Groen	24.284	286	24.570
6.1.1	Resv. Kaplst. Groen	0	50	50
6.1.2	Resv. Groene Uitweg	107	0	107
6.1.3	Resv. Oostelijke Vechtplassen	1.518	0	1.518
6.1.4	Resv. Laag Holland	0	4.166	4.166
6.3.2	Resv. Landschap	300	0	300
6.3.3	Resv. Cofinanciering Waddenzee	5.000	0	5.000
	Onttrekkingen			
6.1.1	Resv. Groen	-50.760	21.641	-29.119
6.1.1	Resv. Kaplst. Groen	-67	0	-67
6.1.2	Resv. Groene Uitweg	-3.157	838	-2.319
6.1.3	Resv. Oostelijke Vechtplassen	-2.100	-39	-2.139
6.1.4	Resv. Laag Holland	0	-430	-430
6.3.2	Resv. Landschap	0	0	0
6.3.3	Resv. Cofinanciering Waddenzee	-1.884	-1.171	-3.055
	Totaal mutaties reserves	*-26.759*	*25.341*	*-1.418*
	Programma Resultaat	**70.182**	**1.074**	**71.256**

6.1.1 Beschermen en ontwikkelen van NNN en Natura2000-gebieden

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
RESV	<u>Reserve Groen</u> De verwachte uitgaven uit de reserve Groen wordt met € 26,7 miljoen naar beneden bijgesteld. De kasraming kan worden verlaagd omdat de grondaankopen voortaan middels een overheveling naar de nieuwe reserve waardevermindering grond Groen lopen. Daarnaast schuiven er enkele subsidies door naar 2021 en ook een aantal werkzaamheden voor de PAS schuiven door naar 2021. Voor het project NHN28, fietspad Wierdijk wordt een bijdrage vanuit het Waddenfonds verwacht van € 771.000, dit zal in de reserve Groen gestort worden. Hiernaast nog enkele wijzigingen < dan € 100.000. De storting in de reserve Groen vanuit verkoop BBL- en PASO- gronden wordt verlaagd met € 435.000 (zie hiervoor ook het OD 5.2.5). Hiernaast nog enkele wijzigingen < € 100.000.	Lasten Onttrekking Baten Storting Onttrekking Storting	-26.706 V 26.706 N 721 V 771 N -38 V - 435 V
	<u>Overheveling reserves</u> Vanuit de reserve Groen wordt € 5.027.000 overgeheveld naar de reserve waardevermindering Grond Groen voor de beginstand van deze reserve op 01-01-2020. Zie instelling reserve bij Tweede Begrotingswijziging 2020 (betreft 84 hectare NNN-aankopen).	Onttrekking	- 5.027 V

6.1.2 Programma Groene Uitweg uitvoeren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
RESV	<u>Reserve Groene Uitweg</u> • Als gevolg van de actualisatie van de projecten worden voor € 850.000 uitgaven voor 2020 doorgeschoven naar 2021. Hierdoor wordt er in 2020 minder onttrokken uit de reserve groene uitweg. • Op basis van het verwachte investeringsvolume in 2020 wordt een overheveling begroot van € 12.000 van de reserve Groene uitweg naar de reserve kapitaallasten groen.	Lasten Onttrekking	-850 V 838 N

6.1.3 Programma Oostelijke Vechtplassen uitvoeren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
RESV	<u>Reserve Oostelijke Vechtplassen (OVP)</u> De verwachte uitgaven vanuit de reserve Oostelijke Vechtplassen worden met € 389.000 omlaag bijgesteld op basis van een uitgevoerde doorlichting van de kosten.	Lasten Onttrekking	-389 V 389 N
	<u>Overheveling reserves</u> Vanuit de reserve Oostelijke Vechtplassen wordt € 428.000 overgeheveld naar de reserve waardevermindering Grond Groen voor de beginstand van deze reserve op 01-01-2020. Zie instelling reserve bij Tweede Begrotingswijziging 2020 (betreft aankoop van waterplas t.b.v. baggerdepot en natuurontwikkeling).	Onttrekking	-428 V

6.1.4 Programma bodemdaling veenweidegebieden uitvoeren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
RESV	Reserve Laag Holland In de nieuwe reserve Laag Holland worden de middelen gestort voor de Regiodeal (€ 4 miljoen, beschikbaar gesteld bij de Kadernota 2019) en de middelen uit het budget voor Bodemdaling Veenweide (€ 166.000). De onttrekking uit de reserve in 2020 wordt geraamd op € 430.000 ten behoeve van twee subsidies.	Lasten Storting Onttrekking	264 N 4.166 N -430 V

6.2.1 NNN en agrarische natuur beheren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	N.a.v. een actualisatie van de verstrekte subsidies kan het budget voor Natuur- en Landschapsbeheer met € 867.000 verlaagd worden. Deze middelen zijn nu niet nodig. Wij stellen voor dit bedrag af te ramen en terug te laten vloeien naar de algemene middelen.	Lasten	-867 V

6.2.3 Uitvoering geven aan de Wet natuurbescherming

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	Bijstelling van de te ontvangen leges voor Wet Natuurbescherming.	Baten	- 45 N
UI	Coalitieakkoord-middelen voor Opvangcentra wilde dieren, opnemen in de UI. Kort voor het zomerreces hebben GS besloten over de besteding van het budget voor de opvangcentra voor wilde dieren. Daarna kon worden gestart met de uitvoering. Het offertetraject voor ondersteuning bij het opstellen van protocollen waaraan de opvangcentra moeten voldoen, kan naar verwachting in november 2020 worden afgerond. Wij reserveren 10% van het budget dat hiervoor beschikbaar is voor 2020, wat overeenkomt met € 5.000. De rest van de opdracht (€ 45.000) zal in 2021 uitgevoerd worden. Ook de uitvoeringsregeling voor de subsidie voor opvangcentra zal naar verwachting in november worden vastgesteld. De subsidie zelf zal worden opengesteld per 1 januari 2021, zodat opvangcentra nog een maand de tijd hebben om de regeling te bekijken en alvast voorbereidingen te treffen. Derhalve kan het gehele subsidiedeel van het budget voor opvangcentra (€ 50.000) worden overgeheveld naar 2021.	Lasten	-95 V

6.2.4 Tegemoetkomingen faunaschade uitkeren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	Verhogen budget Faunaschade. Vanwege de geplande invoering van een eigen risico bij faunaschade is het beschikbare budget voor faunaschade in het coalitieakkoord met € 2 miljoen naar beneden bijgesteld tot € 6 miljoen. De invoering van het eigen risico vindt, onder andere vanwege de coronacrisis, een jaar later plaats dan in het coalitieakkoord was voorzien. Daarom moet het beschikbare budget voor 2020 worden verhoogd met € 2 miljoen.	Lasten	2.000 N

6.3.3 Balans ecologie en economie Waddengebied nastreven

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
RESV	Reserve Cofinanciering Waddenzee De kasraming van de reserve Cofinanciering Waddenzee wordt aangepast, omdat er voor meer projecten subsidie is aangevraagd dan vooraf was ingeschat onder de Uitvoeringsregeling Cofinanciering Waddenfonds en het Investeringskader Waddengebied.	Lasten Onttrekking	1.171 N -1.171 V

Capaciteitskosten programma 6 Groen

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
CAP	De verdeling van de totale capaciteitskosten over de programma's is geactualiseerd aan de hand van geactualiseerde ramingen voor de benodigde capaciteit per programma. Over alle programma's heen is dit neutraal.	Lasten	1.863 N

Programma 7 Cultuur en Erfgoed

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2020 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2020 na laatste wijziging
	Lasten	30.496	-3.251	27.245
	Baten	30	0	30
	Saldo van baten en lasten	**30.466**	**-3.251**	**27.215**
	Stortingen			
7.4.1	Resv. Monumenten	6.751	0	6.751
7.4.2	Resv. SvA/NHW Werelderfgoed	0	0	0
	Onttrekkingen			
7.4.1	Resv. Monumenten	-8.472	0	-8.472
7.4.2	Resv. SvA/NHW Werelderfgoed	-3.304	0	-3.304
	Totaal mutaties reserves	*-5.025*	*0*	*-5.025*
	Programma Resultaat	**25.441**	**-3.251**	**22.190**

7.2.1 Bovenlokale culturele samenwerking ondersteunen

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
UI	Voor het uitvoeren van motie 41 (Noodfonds sociale infra) zijn, na een intensief samenwerkingstraject, twee proposities aangeleverd: één van de gemeenten in Noord-Holland Noord de andere van de gemeenten in de MRA (excl. Amsterdam) voor een totaalbedrag van € 7.192.400 (provinciale bijdrage). Met deze proposities is het beschikbare budget van het noodfonds niet geheel besteed. Reden hiervoor is dat het noodfonds zich conform de motie richt op de vitale regionale infrastructuur die niet door het Rijk of gemeenten zelf overeind gehouden kan worden. De voorwaarden van het noodfonds zijn vanuit deze doelstelling scherp geformuleerd. Mede door de verlenging van de landelijke Covid-19 maatregelen is duidelijk geworden dat de nood aanhoudt bij deze culturele instellingen van regionaal belang en er in 2021 'vervolgschade' is bij deze instellingen. De gemeenten vragen daarom in hun proposities om het resterende provinciale budget van € 2.807.600 in te zetten in 2021 en willen hierbij ook weer 35% matching inbrengen. Op basis hiervan stellen wij voor het resterend budget door te schuiven naar 2021.	Lasten	- 2.808V

7.3.1 Cultuurhistorische waarden landschap versterken

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
BN	Overige mutaties < € 100.000	Lasten	-85 N

7.3.2 Kennis cultuurhistorische structuren vergoten

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	Er is € 15.000 minder nodig voor Projecten cultuurhistorische structuren in 2020.	Lasten	-15N
BN	Overige mutaties < € 100.000	Lasten	-15N

7.3.3 Investeren in behoud van archeologisch erfgoed

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
UI	In coalitie akkoord is voor onderwater archeologie budget beschikbaar gesteld, een deel van de uitvoering is verschoven en wordt verwacht volgend jaar te worden uitgevoerd.	Lasten	- 140V

7.4.1 Investeren in behoud en herbestemming monumenten

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	Er is € 45.000 minder nodig in 2020 voor Herbestemming monumenten dan nu begroot.	Lasten	-45V

7.4.2 UNESCO Stelling van Amsterdam behouden en herbestemmen

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	In juli 2020 stond een Unesco bijeenkomst op de agenda in China waar het besluit zou worden genomen om de werelderfgoedstatus van de Stelling van Amsterdam uit te breiden met de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Vanwege corona is deze bijeenkomst voor onbepaalde tijd uitgesteld en daarmee ook de besluitvorming over de aanwijzing van nieuwe werelderfgoederen. In begroting hadden we al rekening gehouden met de uitbreiding van de werelderfgoedstatus, door een bijdrage te reserveren voor het op te richten gemeenschappelijk orgaan met de provincies Utrecht, Gelderland en Noord-Brabant. Deze bijdrage vervalt voor 2020. We ramen daarom € 100.000,- af van het exploitatiebudget.	Lasten	- 100 V

Capaciteitskosten programma 7 Cultuur en Erfgoed

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
CAP	De verdeling van de totale capaciteitskosten over de programma's is geactualiseerd aan de hand van geactualiseerde ramingen voor de benodigde capaciteit per programma. Over alle programma's heen is dit neutraal.	Lasten	-43 V

Programma 8 Financiën en Bedrijfsvoering

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2020 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2020 na laatste wijziging
	Lasten	82.883	-10.382	72.501
	Baten	443.873	-925	442.948
	Saldo van baten en lasten	**-360.990**	**-9.457**	**-370.447**
	Stortingen			
8.1.8	Algemene Reserve	64.424	18.173	82.597
8.2.1	Resv. Bedrijfsvoering	1.420	0	1.420
8.2.4	Resv. huisvesting	0	0	0
	Onttrekkingen			
8.1.8	Algemene Reserve	-32.089	-5.381	-37.470
8.2.1	Resv. Bedrijfsvoering	-2.692	1.500	-1.192
8.2.4	Resv. huisvesting	-782	0	-782
8.2.5	Resv. GO-gelden	-750	150	-600
	Totaal mutaties reserves	*29.531*	*14.442*	*43.973*
	Programma Resultaat	**-331.459**	**4.985**	**-326.474**

8.1.1 Lokale heffingen innen

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
NBN	De raming van de motorrijtuigenbelasting wordt met €4.605.000 naar boven bijgesteld. Over de 1ste kwartalen van 2020 zien we een stijging van het aantal personenauto's met circa 1,95%. In totaal gaat het om 25.575 personenauto's. De stijging zien we met name bij voertuigen die gebruik van de brandstof benzine en de elektrische auto's, alhoewel deze laatste brandstofcategorie geen MRB verschuldigd is. Het aantal voertuigen dat gebruikt maakt van diesel af. Daarnaast wordt de meeropbrengst veroorzaakt door de toename van het aantal voertuigen in de zwaardere gewichtsklasse van 1050 tot 1750 kg.	Baten	4.605 V

8.1.2 Algemene uitkering provinciefonds beheren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	Op basis van de septembercirculaire wordt de uitkering uit het provinciefonds met €4.021.000 naar beneden bijgesteld. Dit wordt enerzijds veroorzaakt door een hogere uitkering als gevolg van het toevoegen van de ruimte onder het BTW-compensatiefonds (ad +/+ €1.015.000) en anderzijds door een lagere uitkering als gevolg van een hogere aftrek van de opbrengst motorrijtuigenbelasting (ad -/- €5.036.000). Dit laatste bedrag wordt (deels) gecompenseerd door een hogere raming van de opbrengst op de motorrijtuigenbelasting (zie 8.1.1)	Baten	- 4.021 N

8.1.3 Dividend beheren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	Het dividend wordt per saldo met €1.004.000 naar beneden bijgesteld. Het gaat hierbij om de volgende deelnemingen: • Bank Nederlandse Gemeenten (BNG) ad -/- €775.000 • Nederlandse Waterschapsbank (NWB) ad -/- €96.000 • Nutsbedrijven ad +/+ €5.000 • Ontwikkelfonds Duurzame Energie Noord-Holland BV (ODENH) ad -/- €138.000 De aframing van de banken heeft te maken met het feit dat de Europese Centrale Bank (ECB) banken heeft aanbevolen om dividendbetalingen uit te stellen in 2020. Dit in verband met COVID-19. De hierboven vermelde banken hebben aangegeven dat ze nog steeds de intentie hebben om het dividend na 2020 uit te betalen. De aframing van ODENH is een administratieve correctie; deze was twee keer meegenomen in de primaire raming.	Baten	- 1.004 N

8.1.5 Overige Algemene dekkingsmiddelen beheren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	In 2020 zijn verleende subsidies uit voorgaande jaren vastgesteld. Als de vaststelling lager is dan de verlening, leidt dit tot een voordeel in 2020. Een deel van deze verleningen werd gedekt vanuit een bestemmingsreserve. Per 1-1-2020 zijn een aantal bestemmingsreserves opgeheven, zodat lagere subsidievaststellingen niet meer terug kunnen vloeien in deze bestemmingsreserves. De lagere vaststellingen komen nu als voordeel op het operationeel doel 8.1.5 terecht.	Lasten	-3.311 V

8.1.7 Stelposten beheren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	De stelpost indexeringen wordt met €398.000 afgeraamd. Dit wordt vooral veroorzaakt door een lagere indexering voor de Recreatieschappen en de onderhoudsbudgetten voor wegen en vaarwegen.	Lasten	- 398 V
BN	Een correctie op de indexering van de gebiedscontracten zorgt voor een lagere last in programma 2. Dit budget wordt teruggeboekt naar de stelpost prijsstijging.	Lasten	250 N

8.1.8 Algemene reserve beheren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	In de septembercirculaire 2020 van het provinciefonds is de ruimte onder het plafond van het BTW-compensatiefonds toegevoegd. Conform afspraak worden deze extra inkomsten gestort in de algemene reserve. Deze actie vloeit voort uit het herstelplan van de algemene reserve (zie voordracht begroting 2020). De toename bedraagt €1,015 miljoen.	Storting	1.015 N
UI	Algemene Reserve Het totaal van de Uitgestelde intenties bij de laatste begrotingswijziging 2020 bedraagt € 17,1 mln. Dit wordt gestort in de algemene reserve en bij de eerste begrotingswijziging 2021 weer onttrokken aan deze reserve en toegevoegd aan de hiervoor bestemde budgetten.	Storting	17.158 N
BN	In de decembercirculaire provinciefonds 2019 is € 5,4 mln. beschikbaar gesteld aan decentralisatie-uitkeringen. Het betreffen de volgende decentralisatie-uitkeringen: • € 1.800.000,- MKB innovatiestimulering topsectoren • € 1.772.000,- Regionale energiestrategiën • €1.500.000,- Garantiefonds Geothermie • € 250.000,- Versnelling flexwonen • € 59.000,- regionale financieringstafels Omdat besteding in 2019 niet meer plaats kon vinden zijn deze middelen in 2019 in de algemene reserve gestort. Deze middelen worden nu onttrokken uit de algemene reserve en ingezet voor de betreffende taken in 2020.	Onttrekking	- 5.381 V

8.2.1 Overhead beheren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
RESV	Bij de uitvoering van projecten uit het I-portfolio is vertraging ontstaan, onder andere door het coronavirus. Daardoor wordt minder besteed dan begroot. De lasten worden gedekt door een onttrekking uit de reserve bedrijfsvoering.	Lasten Onttrekking	- 1.500 V 1.500 N

8.2.2 Bedrijfsvoering realiseren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	De kosten van de nazorg en de afwikkeling van de vliegramp nemen jaarlijks met een klein bedrag af.	Lasten	-14 V
BN	Met de provincie Flevoland is een overeenkomst gesloten over werkzaamheden die de provincie Noord-Holland voor haar uitvoert in het kader van het landelijk gebied. De provincie Noord-Holland kan de afgesproken capaciteit niet leveren. Daarom wordt de geraamde opbrengst van deze overeenkomst bijgesteld. Daar tegenover staan ook lagere capaciteitskosten voor de inzet van provinciaal personeel. Overigens is deze overeenkomst per 2020 beëindigd. • Overige mutaties < € 100.000	Lasten Baten	-505 V - 505 N

8.2.5 Decentrale arbeidsvoorwaarden uitvoeren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
RESV	De uitgaven voor het TalentBudget zijn in 2020 lager dan eerder begroot. Medewerkers volgen minder opleidingen, onder andere door het uitbreken van de coronavirus. Doordat de uitgaven worden gedekt uit de reserve GO-gelden, wordt er ook minder onttrokken dan begroot.	Lasten Onttrekking	- 150 V 150 N

Capaciteitskosten programma 8 Financiën en Bedrijfsvoering

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
CAP	De verdeling van de totale capaciteitskosten over de programma's is geactualiseerd aan de hand van geactualiseerde ramingen voor de benodigde capaciteit per programma. Over alle programma's heen is dit neutraal.	Lasten	-4.593 V

4 Bedrijfsvoering

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

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

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

Overigens kan ook de laatste maanden van 2020, na deze begrotingswijziging, nog capaciteit worden "gekocht" ten laste van het budget van het operationele doel. Dit wijzigt niets aan het totaalbedrag van het programma of operationele doel, maar hierdoor kan wel het hieronder vermelde capaciteitspercentage wijzigen. In de paragraaf bedrijfsvoering van de jaarrekening zal hierover verantwoording worden afgelegd en zullen totaalbedragen en definitieve percentages waarmee de verdeling heeft plaatsgevonden, worden vermeld, uitgesplitst naar ingehuurde en eigen capaciteit.

Totale Capaciteitskosten	**Capaciteitskosten in de programma's in miljoen €**	**Verdeel percentage**
Programma 1 – Openbaar Bestuur	10,6	9,0%
Programma 2 - Bereikbaarheid	26,7	22,7%
Programma 3 – Water	3,0	2,6%
Programma 4 – Milieu	6,8	5,8%
Programma 5 – Ruimte	9,3	7,9%
Programma 6 - Groen	9,2	7,9%
Programma 7 – Cultuur en erfgoed	1,8	1,5%
Programma 8 – Financiën en Bedrijfsvoering	49,9	42,5%
Totaal programma's	117,4	100%
Naar investeringen*	15,7	n.v.t.
Totale capaciteitskosten	**133,1**	**100%**

*Capaciteitskosten die ten laste van investeringen worden gebracht, worden niet via een door PS vastgesteld percentage verdeeld, maar worden d.m.v. tijd schrijven aan de investeringen toegerekend.

5 Overzicht begrote mutaties reserves

Begrote mutaties reserve 2020 (x 1.000 euro)

OD	Reserve	Mutatie	BGR 2020	EBW 2020	TBW 2020	LBW 2020	Totaal
1.4.2	Resv. Cofinanc. EU projecten	Onttrekking	-183	-1.009	0	0	-1.192
2.1.1	Resv. Mobiliteitsbeleid	Onttrekking	-1.124	162	-300	0	-1.262
		Storting	655	0	0	0	655
2.1.2	Resv. Uit. Mob. beleid door derden	Onttrekking	-52.329	-26.991	2.301	15.127	-61.892
		Storting	20.113	92	-1.100	155	19.260
2.2.1	Resv. Kaplst. Wegen	Onttrekking	-2.116	0	-459	0	-2.575
		Storting	0	0	0	16.596	16.596
	Resv. Kaplst. OV	Onttrekking	-522	0	427	0	-95
		Storting	0	0	0	29.810	29.810
	Resv. Ontwikkelen. prov. Infra.	Onttrekking	-98.664	-2.350	-3.138	-46.530	-150.682
		Storting	29.874	0	3.930	0	33.804
2.3.2	Resv. Groot onderhoud wegen	Onttrekking	-22.027	-2.810	-4.305	5.960	-23.182
		Storting	16.689	204	764	0	17.657
	Resv. Kaplst kunstwerken	Onttrekking	-1.239	0	1.136	0	-103
		Storting	8.574	0	0	9.948	18.522
	Resv. Invest. kunstwerken	Onttrekking	-8.574	0	0	-9.948	-18.522
		Storting	7.900	0	2.290	15	10.205
2.3.3	Resv. Kapls. Vaarwegen	Onttrekking	-8	0	8	0	0
		Storting	3	0	-3	684	684
	Resv. GO. Vaarwegen	Onttrekking	-7.851	-665	-3.229	3.681	-8.064
		Storting	7.887	305	1.107	-15	9.284
2.4.2	Resv. Innovatie. Proj. Mobiliteit	Onttrekking	-9.487	-6.649	-641	-1.577	-18.354
		Storting	1.178	-133	200	50	1.295
	Resv. kaplst. innovatie proj. mobiliteit	Storting	0	0	0	6.500	6.500
2.5.1	Resv. OV projecten	Onttrekking	-56.733	65	2.549	1.546	-52.574
		Storting	51.034	135	713	0	51.882
3.1.2	Resv. Meekoppelkans bij dijkverst. En kustontw.	Onttrekking	-750	-1.664	-442	1.450	-1.406
		Storting	50	0	570	0	620
3.1.3	Resv. Klimaatadaptie	Onttrekking	0	-250	0	0	-250
		Storting	1.100	220	0	0	1.320
3.2.1	Resv. Waterrecreatie	Onttrekking	-2.000	-2.374	-2.515	3.111	-3.778
		Storting	2.000	0	0	0	2.000
4.1.3	Resv. Bodemsanering	Onttrekking	-397	0	-5.708	1.500	-4.605
		Storting	5.619	-223	319	0	5.715
4.1.6	Resv. Gezonde Leefomgeving	Onttrekking	0	-3.300	300	2.000	-1.000
		Storting	2.700	500	100	1.261	4.561
4.2.1	Resv. Energietransitie	Onttrekking	-1.000	-12.019	3.901	3.223	-5.895
		Storting	6.150	0	0	3.727	9.877
4.2.2	Resv. Circulaire economie	Onttrekking	-652	179	0	0	-473

	Storting	100	0	0	0	100
4.2.3 Resv. Verduurzaming woningvoorraad	Onttrekking	-1.000	0	0	350	-650
	Storting	0	100	0	0	100
5.2.1 Resv. OV Knooppunten	Onttrekking	-5.000	2.000	-110	0	-3.110
	Storting	8.398	0	0	0	8.398
5.2.3 Resv. Ontw. Havencomplexen	Onttrekking	0	-300	-1.000	0	-1.300
	Storting	250	0	0	0	250
Resv. Kaplst. Havencomplexen	Onttrekking	-140	0	0	0	-140
5.2.4 Resv. Ruimtelijke Ontwikkeling	Onttrekking	-2.500	-2.497	0	2.840	-2.157
5.2.5 Resv. Afwaardering grond Groen	Storting	0	0	0	5.455	5.455
5.3.1 Resv. Herstructurering bedrijfster.	Onttrekking	-1.970	-317	-138	100	-2.325
	Storting	2.500	0	0	0	2.500
5.3.2 Resv. MKB	Onttrekking	-3.000	-1.260	-3.240	-628	-8.127
	Storting	3.750	0	0	1.800	5.550
5.3.4 Resv. Duurzame Landbouw	Onttrekking	0	-3.244	0	2.004	-1.240
5.3.5 Resv. EU proj. landbouwsubsidies	Onttrekking	-1.000	-2.554	-1.055	3.527	-1.082
	Storting	250	744	2.554	-2.184	1.364
5.4.1 Resv. Woonbeleid	Onttrekking	-1.100	0	0	125	-975
	Storting	0	0	0	250	250
5.4.2 Resv. Woningbouw	Onttrekking	0	-5.770	0	2.900	-2.870
	Storting	1.200	0	0	0	1.200
6.1.1 Resv. Groen	Onttrekking	-36.666	-297	-13.797	21.641	-29.119
	Storting	23.193	-391	1.482	286	24.570
Resv. Kaplst. Groen	Onttrekking	-67	0	0	0	-67
	Storting	0	0	0	50	50
6.1.2 Resv. Groene Uitweg	Onttrekking	-12.817	-1.661	11.321	838	-2.319
	Storting	180	-180	107	0	107
6.1.3 Resv. Oostelijke vechtplassen	Onttrekking	-2.314	0	214	-39	-2.139
	Storting	1.460	0	58	0	1.518
6.1.4 Resv. Laag Holland	Onttrekking	0	0	0	-430	-430
	Storting	0	0	0	4.166	4.166
6.3.2 Resv. Landschap	Onttrekking	0	-100	100	0	0
	Storting	250	50	0	0	300
6.3.3 Resv. Cofin. Waddenzee	Onttrekking	0	-4.500	2.616	-1.171	-3.055
	Storting	5.000	0	0	0	5.000
7.4.1 Resv. Monumenten	Onttrekking	-5.510	-2.722	-240	0	-8.472
	Storting	6.751	0	0	0	6.751
7.4.2 Resv. SvA/NHW Werelderfgoed	Onttrekking	-1.939	-2.435	1.070	0	-3.304
8.1.8 Algemene reserve	Onttrekking	-8.669	-13.781	-9.639	-5.381	-37.470
	Storting	57.573	0	6.851	18.173	82.597
8.2.1 Resv. Bedrijfsvoering	Onttrekking	-1.342	0	-1.350	1.500	-1.192
	Storting	1.420	0	0	0	1.420
8.2.4 Resv. huisvesting	Onttrekking	-782	0	0	0	-782
8.2.5 Resv. GO-gelden	Onttrekking	-500	0	-250	150	-600
Eindtotaal		**-78.172**	**-97.690**	**-5.671**	**104.596**	**-76.937**

6 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling

Toelichting
In de Algemene wet Bestuursrecht is geregeld op welke grondslagen de provincie subsidie kan verstrekken. Naast het subsidiëren op basis van uitvoeringsregelingen (wettelijk voorschrift, bevoegdheid hiervoor ligt bij Gedeputeerde Staten), kan onder andere subsidie worden verstrekt met de provinciale begroting als juridische grondslag: de zogenoemde lijst buiten uitvoeringsregeling, een bijlage bij de begroting. Op deze lijst worden beoogde subsidieontvangers met naam, projectnaam en (maximale) hoogte van de te verstrekken subsidie opgenomen.

De lijst wordt bij vaststelling en wijziging van de begroting vastgesteld door Provinciale Staten en biedt daarmee de juridische grondslag voor het verstrekken van deze subsidies door Gedeputeerde Staten;

De lijst omvat subsidies waarvoor geen uitvoeringsregeling beschikbaar is maar die wel bijdragen aan de provinciale doelen. In de eerste kolom (OD) op de lijst staat aangegeven aan welk operationeel doel van de begroting het gesubsidieerde project bijdraagt. De uitgaven (lasten) die voor de subsidie begroot zijn, zijn onderdeel van de begrote uitgaven binnen het betreffende operationele doel waaraan de subsidie is gekoppeld. De wijzigingen op deze lijst betreffen dus enkel wijzigingen in de juridische grondslag voor GS om subsidies te kunnen verstrekken en niet een wijziging in de begroting zelf.

De lijst wordt iedere begrotingsbehandeling aangepast. Nieuwe subsidieaanvragers en projecten worden toegevoegd, projecten waarvan zeker is dat die in het lopende begrotingsjaar (nog) geen doorgang vinden worden verwijderd en soms wordt de hoogte van de te verstrekken subsidie aangepast of vindt een aanpassing van de gegevens van de subsidieontvanger plaats. Deze aanpassingen blijven gedurende het hele jaar zichtbaar op de lijst. Aan het einde van het jaar, bij de laatste begrotingswijziging is als het ware de definitieve lijst bekend.

Programma 1 – Openbaar bestuur

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2020	Gewijzigd
1.1.3	Amsterdam Smart City (ASC)	€ 100.000	
1.3.3	Stichting Meld Misdaad Anoniem	€ 83.006	Nieuw

Programma 2 - Bereikbaarheid

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2020	Gewijzigd
2.1.2	Stichting CROW: Bijdrage kennisplatform verkeer en Vervoer	€ 185.000	
2.1.2	Gemeente Amsterdam: ZuidasDOK	€ 28.500.000	
2.1.2	RWS: Busvoorzieningen A1	€ 1.500.000	
2.1.2	~~Gemeente Hilversum: OV SAAL inpassingsgelden~~	~~€ 3.750.000~~	Vervalt
2.1.2	Gemeente Gooise Meren: OV SAAL inpassingsgelden	€ 875.000	
2.1.2	~~Gemeente Gooisemeren: Inpassing nieuwe westelijke entree~~	~~€ 250.000~~	Vervalt

	~~station Naarden Bussum~~		
2.1.2	Gemeente Haarlem: Doorfiets route K'land	€ 452.250	
2.1.2	Gemeente Velsen: Doorfiets route K'land	€ 694.634	
2.1.2	Gemeente Haarlemmermeer: Fiets filevrij realisatie F200 Haarlem-Amsterdam	€ 805.300	
2.1.2	Gemeente Haarlem: Fiets filevrij realisatie F200 Haarlem-Amsterdam	€ 108.058	
2.1.2	Gemeente Haarlem: Investeringsagenda OV	~~€ 2.133.000~~ € 1.573.000	Gewijzigd
2.1.2	Gemeente Heerhugowaard: Investeringsagenda OV	€ 1.080.000	
2.1.2	RWS: Investeringsagenda OV	~~€ 100.000~~ € 25.000	Gewijzigd
2.1.2	Gemeente Alkmaar: Investeringsagenda OV	€ 1.429.000	
2.1.2	Gemeente Beverwijk: Investeringsagenda OV	€ 3.200.000	
2.1.2	Gemeente Velsen: Investeringsagenda OV	€ 500.000	
2.1.2	Regionaal Overleg orgaan Consumenten belangen Openbaar vervoer: jaarlijkse bijdrage	€ 50.000	
2.1.2	Gemeente Haarlem: Herinrichting Houtplein	€ 3.803.000	
2.1.2	~~Gemeente Velsen: Velsertraverse onderdoorgang~~	~~€ 1.300.000~~	Vervalt
2.1.2	Prorail: Verbetering Bereikbaarheid kust Zuid Kennemerland per spoor (Bereikbaarheid Zandvoort)	€ 1.450.000	
2.1.2	Koning Arthur: Kenniscentrum kleinschalige vervoervormen	€ 190.000	
2.3.2	Gemeenten Zaanstad en Wormerland / vervanging Zaanburg	€ 11.562.750	
2.3.3	Gemeente Haarlem, onderhoud busbaan Schalkwijk	€ 249.000	
2.3.3	~~Gemeente Den Helder, aanpassingen Boerenverdrietsluis~~	~~€ 13.000.000~~	Vervalt

Programma 3 - Water

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2020	Gewijzigd
3.1.1	HHNK, compartimenteringsonderzoek	€ 10.000	
3.1.1	Rijnland, onderzoek naar actualisering van de normering regionale keringen	€ 10.000	
3.1.2	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, aanleg wandel en fietspaden en dijkplaatsen en het nemen van inrichtingsmaatregelen voor natuur voor de dijkversterking van Hoorn-Amsterdam	€ 12.000.000	
3.1.2	Rijkswaterstaat, opknappen en uitbreiden monument Afsluitdijk	€1.000.000	
3.1.2	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier: Prins Hendrikdijk	€706.000	
3.1.3	Provincie Zuid-Holland, procesondersteuning door Infram van de zoetwaterregio West-Nederland	€ 10.000	
3.1.3	Provincie Groningen, procesondersteuning door Infram van de zoetwaterregio IJsselmeergebied	€ 3.000	
3.1.3	HHNK, regiomanager Zoet zout knooppunt	€ 30.000	
3.1.3	Diemen, monitor klimaatadaptieve maatregelen	€70.000	
3.2.1	Gemeente Amsterdam: opstellen zwemwaterprofiel zwemplek Marineterrein	€ 3.000	
3.2.1	Gemeente Gooise Meren: vooronderzoek naar twee nieuwe	€ 25.000	

	zwemplekken		
3.2.1	~~Gemeente Haarlem: aanleg steigers voor diverse doelgroepen in Leidsevaart~~	~~€ 7.500~~	Vervalt
3.2.1	Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord, procesgeld voor het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek naar het realiseren van een verbinding voor pleziervaart met het Groetkanaal, conform GS-besluit d.d. 4 december 2018	€ 50.000	
3.2.1	Stichting maaien waterplanten IJmeer Markermeer, maaien waterplanten	€ 72.600	
3.2.1	~~Gemeente Haarlem, Heemstede en Bloemendaal, aanleg steigers voor diverse doelgroepen in de Leidsevaart~~	~~€ 30.000~~	Vervalt
3.2.1	Ontwikkelbedrijf Noord-Holland Noord, Onderzoek naar de haalbaarheid van het realiseren van twee overhalen in het HAL-gebied	€ 60.000	
3.2.1	Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord, Technisch onderzoek naar de renovatie van de sluis Broek op Langedijk	€ 25.000	
3.2.1	~~Coöperatie Gastvrije Randmeren, onderzoek en voorbereiding tegen waterplantenoverlast in Gooi- en/of Eemmeer~~	~~€ 30.000~~	Vervalt
3.2.1	Gemeente Wijdemeren, NK Marathonschaatsen	€ 50.000	
3.2.2	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier / Waterberging en Natuur	€ 450.000	
3.2.2	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Maatregelen bodem en water	€ 400.000	
3.2.2	AGV/Waternet, Proefproject stikstoflimitering Sloterplas	€ 100.000	

Programma 4 - Milieu

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2020	Gewijzigd
4.1.5	Omgevingsdienst Noord-Holland Noord	€ 83.541	
4.1.5	Regionale Brandweer Amsterdam/Amstelland	€ 16.493	
4.1.5	Omgevingsdienst IJmond	€ 76.291	
4.1.5	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied	€ 265.905	
4.1.5	Omgevingsdienst Flevoland-Gooi en Vechtstreek	€ 36.247	
4.1.5	Sanne Walvisch, websitebeheerder stofmelder.nl, beheer van de website stofmelder.nl	€ 5.000	
4.2.1	~~N.V. HVC Alkmaar/ afvang CO2 bij biovergister Middenmeer~~	~~€ 794.000~~	Vervalt
4.2.1	~~OCAP BV/CO2 vervloeier en lokaal distributienetwerk voor glastuinbouwgebieden Alton en Het Grootslag~~	~~€ 3.000.000~~	Vervalt
4.2.1	Vereniging Energiecoöperaties en Initiatieven in Noord-Holland (VEI-NH), ondersteuning van de doelen van de VEI-NH	€ 34.500	
4.2.1	TNO, Warming UP	€ 50.000	
4.2.2	C-creators, uitvoeren activiteiten voor circulaire economie	€ 70.000	
4.2.3	Duurzaam Bouwloket/integratie woningadviestool in website energieloket	€ 50.000	
4.2.3	Green Home/integratie woningadviestool in website energieloket	€ 50.000	

Programma 5 - Ruimte

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2020	Gewijzigd
5.2.1	Gemeente Zaanstad, Knooppunt Kogerveld fase 1	€ 3.000.000	
5.2.2	Stichting Ondersteuning Omgevingsraad Schiphol (SOORS)	€ 112.500	
5.2.4	GEM Bloemendalerpolder CV; Bloemendalerpolder Kwaliteitsimpuls – Faunapassage	€ 2.840.000	
5.2.4	Gemeente Weesp; Bloemendalerpolder Kwaliteitsimpuls Openbare Voorzieningen – Brede School	€ 2.157.000	
5.3.1	Gemeente Haarlemmermeer, stimuleringsmaatregelen transformatie en verplaatsingen van bedrijven (naast de Ringvaart)	€ 200.000	
5.3.1	Gemeente Amsterdam/Regionale Detailhandelsvisie Groot Amsterdam	€ 10.000	
5.3.1	Gemeente ~~Haarlemmermeer~~ Uithoorn/Regionale Detailhandelsvisie Amstelland-Meerlanden	€ 10.000	Gewijzigd
5.3.1	Gemeente Zaanstad/Regionale Detailhandelsvisie Zaanstreek-Waterland	€ 10.000	
5.3.1	Gemeente Hoorn/Regionale Detailhandelsvisie West-Friesland	€ 10.000	
5.3.1	NBTC Holland Marketing/HollandCity strategie	€ 100.000	
5.3.1	Stichting OdeaanNH	€ 150.000	
5.3.1	3D Makerzone	€ 75.000	
5.3.1	Coöperatie Breedband Beemster B.V.	€ 4.800.000	
5.3.1	Glasvezelnetwerk Hollands Kroon B.V.	€ 12.200.000	
5.3.2	Gemeente Den Helder/cofinanciering Regiodeal	€ 2.000.000	
5.3.2	Gemeente Zaanstad, Regiodeal ZaanIJ	€ 3.000.000	
5.3.3	~~Nova College/Techport Instroom Carrière project~~	~~€ 50.000~~	Vervalt
5.3.3	~~ROC van Amsterdam Vakschool Technische Installaties/bewustwording en studiekeuze~~	~~€ 20.000~~	Vervalt
5.3.3	~~Nova College/Smart JIT Maintenance~~	~~€ 90.000~~	Vervalt
5.3.3	~~ROC De Kop/Offshore-Wind-Maintenance~~	~~€ 90.000~~	Vervalt
5.3.3	Inholland/TerraTechnica leren innoveren	~~€ 180.000~~ € 60.000	Gewijzigd
5.3.3	Clusius/RIFMBO Greenfield	€ 300.000	
5.3.3	~~Luchtvaartcommunity Schiphol/prog. Skillsbased inclusief~~	~~€ 150.000~~	Vervalt
5.3.3	~~Stichting Techport/smart maintenance~~	~~€ 65.000~~	Vervalt
5.3.3	~~Zaancampus/OVO Zaanstad vmboTechYourTalent, uitrol escaperoom~~	~~€ 60.000~~	Vervalt
5.3.3	Novacollege RIF aanvraag Smart Maintenance	€ 250.000	
5.3.3	Stichting Techport/Gemeente Velsen, Techport Innovation Centre	€ 750.000	
5.3.3	~~HuisvhWerk, ONHN, RPAnhn, Skillsaanpak MatchNHN~~	~~€ 100.000~~	Vervalt
5.3.4	Greenport Aalsmeer/programmabureau	€ 150.000	
5.3.4	Greenport Aalsmeer/uitvoeringsprogramma	€ 100.000	
5.3.4	Greenport Noord-Holland Noord/programmabureau	€ 165.000	
5.3.4	Greenport Noord-Holland-Noord/uitvoeringsprogramma	€ 100.000	
5.3.4	Greenports Nederland/programma	€ 150.000	
5.3.4	Stichting Voedsel Verbindt/bijdrage PNH aan	€ 125.000	

	programmabureau		
5.3.4	Stichting Voedsel Verbindt/bijdrage aan uitvoeringsagenda	€ 400.000	
5.4.1	Vereniging Dorpswerk Noord-Holland, Toekomstplan voor dorp en dorpshuis	€ 10.225	
5.4.2	Gemeente Zaanstad, Knooppunt Kogerveld	€ 3.000.000	
5.4.2	Gemeente Zaanstad, Knooppunt Zaandam	€ 1.000.000	
5.4.2	Gemeente Haarlem/ Gebiedsontwikkeling Koepelterrein Versnelling binnenstedelijk bouwen	€ 1.000.000	

Programma 6 - Groen

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2020	Gewijzigd
6.1.1	Gemeente Gooise Meren; Faunapassages/ ontsnipperingsmaatregelen (GV53)	€ 250.000	
6.1.1.	Stichting Bovenlanden Aalsmeer; Aanleggen ecologische verbindingszone Groen AS sluitstuk	€ 1.050.000	
6.1.4	~~Groengebied Amstelland; Groene Uitweg Gaasperplas~~	~~€ 450.000~~	Vervalt
6.1.2	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (NHN23) 6 ha, 3e fase	€ 239.144	
6.1.2	~~Gemeente Schagen; Boskerpark realisatie NNN Inrichting (NHN16)~~	~~€ 247.000~~	Vervalt
6.1.2	Landschap Noord-Holland; NNN inrichting Zandpolder (NHN17)	€ 700.000	
6.1.2	~~Groene Uitweg; Fietsbrug Nigtevecht (GV15); Provincie Utrecht~~	~~€ 660.775~~	Vervalt
6.1.4	~~Gemeente Amsterdam; Vitaal Platteland Burkmeer~~	~~€ 500.000~~	Vervalt
6.1.4	~~Landschap Noord-Holland; Vitaal Platteland Ilperveld~~	~~€ 1.100.000~~	Vervalt
6.1.4	Recreatie Noord-Holland; Vitaal Platteland Alkmaarder- en Uitgeestermeer	~~€ 1.250.000~~ € 230.000	Gewijzigd
6.1.4	Recreatie Noord-Holland; Vitaal Platteland Recreatief grid	€ 200.000	
6.1.4	~~Staatsbosbeheer; Vitaal Platteland Waterland-Oost~~	~~€ 4.200.000~~	Vervalt
6.1.4	~~Water, Land en Dijken; Vitaal Platteland Landelijk Noord~~	~~€ 784.764~~	Vervalt
6.1.4	~~Natuurmonumenten; Vitaal Plateland Wormer- en Jisperveld~~	~~€ 1.865.000~~	Vervalt
6.1.4	~~Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier; Vitaal Platteland Waterkennis~~	~~€ 250.000~~	Vervalt
6.1.4	Regio Gooi en vecht; Recreatiemakelaar Gooi- en Vechtstreek	€ 20.000	
6.2.1	Natuurmonumenten; Life monitoring	€ 3.531	
6.2.1	Stichting Natuurcollectief Noord-Holland; Begeleiding kleine natuurbeheerders	€ 35.000	
6.2.1	~~Vereniging Agrarisch Natuur- en Landschapsbeheer Water, Land & Dijken; Correctie Beheervergoeding~~	~~€ 35.000~~	Vervalt
6.2.1	Gebiedscoöperatie Noord-Holland Zuid U.A.; Scan-Gis voor het Agrarisch natuurbeheer;	€ 45.692	
6.2.1	~~Gebiedscoöperatie Noord-Holland Zuid U.A.; Aanvullend beheer akkernatuur~~	~~€ 30.000~~	Vervalt
6.2.1	Gebiedscoöperatie Noord-Holland Zuid U.A.; Professionalisering processen ANlb	€ 25.000	Nieuw
6.2.1	Agrarische Natuurvereniging Hollands Noorden; Doorontwikkelen Akkerbeheer	~~€ 45.000~~ € 15.000	Gewijzigd
6.2.1	Goois Natuurreservaat	€ 841.460	

6.3.2	Nationaal Park Zuid-Kennemerland	€ 121.789	
6.3.2	Nationaal Park Duinen van Texel	€ 173.506	
6.2.2	~~Gemeente Haarlemmermeer: Invoering duurzaam watersysteem en aanleg ondiepe plas PARK21~~	~~€ 5.697.359~~	Vervalt
6.2.2	~~Gemeente Haarlemmermeer; Groen-recreatieve projecten~~	~~€ 2.070.000~~	Vervalt
6.2.2	Stichting Wandelnet; coördinatie en systeembeheer van de landelijke routenetwerken wandelen 2020-2023	€ 157.340	
6.2.2	Stichting Landelijk Fietsplatform; coördinatie en systeembeheer van de landelijke routenetwerken fietsen 2020-2023	€ 100.000	
6.2.1	~~Stichting Fietsplatform: Landelijke Icoonroute~~	~~€ 22.000~~	Vervalt
6.2.2	Regio Gooi- en Vechtstreek; afronden 1e fase pilot Biocomposiet	€ 30.000	
6.2.3	Faunabeheereenheid	~~€ 960.000~~ € 970.000	Gewijzigd
6.3.1	Landschap Noord-Holland; Uitvoering Programma 'Betrekken bij Groen'	€ 708.000	
6.3.2	Vereniging Agrarisch Natuur- en Landschapsbeheer Water, Land & Dijken; Boerderij-educatie Laag Holland	€ 80.000	
6.3.2	Bureau Promotie Laag Holland	€ 80.000	
6.3.2.	Vogelbescherming Nederland; Interreg project BIO BUILD	€ 92.000	
6.3.3	Merk Fryslân; Vermarkten Wadden Werelderfgoed	€ 610.000	
6.3.3	~~Stichting Sense of place; Project Sense of place~~	~~€ 350.000~~	Vervalt
6.3.3	Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland; Donkerte van de Wadden	~~€ 200.000~~ € 181.575	Gewijzigd
6.3.3	Stichting Acacia Water; Zoete Toekomst Texel	€ 405.000	
6.3.3	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier; Noordkop	~~€ 7.138.000~~ € 238.000	Gewijzigd
6.3.3	~~Stichting Feel The Night; Project Dark Sky Wadden~~	~~€ 350.000~~	Vervalt
6.3.3	~~Landschapsbeheer Groningen; Terpen- en Wierdenland~~	~~€ 350.000~~	Vervalt
6.3.3	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier; Koepelkosten Ruim baan voor Vissen	€ 413.000	
6.3.3	~~Vogelbescherming Nederland; Wij- en Wadvogels~~	~~€ 400.033~~	Vervalt
6.3.3	FME; Green Shipping Noord-Holland, fase 1	€ 559.372	Nieuw

Programma 7 - Cultuur & erfgoed

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2020	Gewijzigd
7.1.1	Vereniging Dorpswerk Noord-Holland	€ 60.000	
7.1.1	Sportservice	€ 120.000	
7.2.1	Plein C	€ 300.000	
7.2.1	Probiblio	€ 2.834.240	
7.3.1	Stichting NMF/Steunpunt M&A	€ 180.864	
7.3.1	Mooi Noord-Holland/Steunpunt M&A	€ 279.136	
7.3.2	Molenfederatie	€ 15.000	
7.3.2	Noord-Hollands Archief	€ 125.000	
7.3.3	~~Museum Kaap Skil/Beheer- en behoudaspecten permanente tentoonstelling Palmhoutwrak~~	~~€ 360.000~~	Vervalt
7.3.3	Stichting Huis van Hilde/publieksfunctie Huis van Hilde	€ 125.000	
7.4.1	ROP Midden West	€ 17.000	
7.4.2	Stichting Liniebreed Ondernemen/publiekscommunicatie Stelling van Amsterdam	€ 90.000	

7.4.2	Gemeente Gooise Meren/herstructurering parkeerplaatsen, openhouden schootsvelden, verlegging Mariahoeveweg	€ 2.200.000
7.4.2	Stichting Pampus, vernieuwen ontvangstgebouw en energieneutrale maatregelen	€ 500.000
7.4.2	Stichting Fort van Hoofddorp, informatievoorziening Stelling van Amsterdam op Fort bij Hoofddorp	€ 90.000
7.4.2	Stichting Fort van Hoofddorp/Fort bij Hoofddorp	€ 110.000
7.4.2	Vestigingsmuseum Naarden/ Gele loods, restauratie en informatiepunt Vesting Naarden en Nieuwe Hollandse Waterlinie	€ 330.000

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 3 november 2020

Onderwerp: Laatste begrotingswijziging 2020

Kenmerk: 1489423/1498782

Bijlagen:
- Laatste begrotingswijziging 2020

1. Inleiding

Hierbij bieden wij u de laatste begrotingswijziging 2020 aan. De laatste begrotingswijziging 2020 is onderdeel van de Noord-Hollandse P&C cyclus die bestaat uit de kaderbrief, de begroting, begrotingswijzigingen en de jaarstukken. In deze laatste begrotingswijziging worden de geraamde inkomsten en uitgaven in 2020 bijgesteld op basis van de actuele verwachtingen.

In deze voordracht stellen wij u voor de reserve Laag Holland in te stellen en de reserve OV knooppunten te wijzigingen (zie paragraaf 6). In paragraaf 7 wordt het voorstel om een correctie op de resultaatbestemming 2019 toe te passen toegelicht.

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

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

3. Toelichting

Financiële ontwikkelingen
Zoals in onderstaande tabel is te zien wordt het begrotingsresultaat in de laatste begrotingswijziging met € 4,9 mln. voordelig bijgesteld. Het begrote resultaat wijzigt van € 10 mln. nadelig naar € 5,1 mln. nadelig. Uw Staten zijn bij de tweede begrotingswijziging geïnformeerd over het ontstaan van dit negatieve begrotingssaldo voor 2020. Het regelen van de dekking voor het ontstane tekort is onderdeel van de uitwerking van motie 41. Zoals vermeld in de aan PS verstuurde brief over het raamwerk voor de uitwerking van motie 42 (Kenmerk: 1494135/1494136) zullen wij uw Staten een voorstel doen voor de financiële uitwerking bij de Eerste begrotingswijziging 2021. Op pagina 5 van de begrotingswijziging is een specificatie gegeven van de meest omvangrijke wijzigingen die leiden tot de bijstelling van het begrotingssaldo van € 10 naar € 5,1 mln.

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

min is voordelig	Begroot 2020 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2020 na laatste wijziging
1 Openbaar bestuur	23.289	50	23.339
2 Bereikbaarheid	282.315	-43.598	238.718
3 Water	9.217	-3.671	5.546
4 Milieu	52.752	-7.529	45.223
5 Ruimte	57.545	-17.807	39.738
6 Groen	96.941	-24.267	72.674
7 Cultuur en Erfgoed	30.466	-3.251	27.215
8 Financiën en Bedrijfsvoering	-360.990	-9.457	-370.447
Totaal saldo van lasten en baten	**191.534**	**-109.529**	**82.005**
Stortingen	295.165	96.727	391.892
Onttrekkingen	-476.698	7.869	-468.829
Totaal mutaties reserves	**-181.533**	**104.596**	**-76.937**
Begrotingsresultaat	**10.000**	**-4.933**	**5.067**

6. Instellen reserve Laag Holland en wijzigen reserve OV Knooppunten

Uw Staten zijn bevoegd tot het instellen van nieuwe reserves. Bij deze Laatste begrotingswijziging stellen wij u voor om de reserve Laag Holland in te stellen. U vindt het instellingsbesluit, conform de nota reserves, hieronder.

Daarnaast stellen wij voor de naam en het doel van de reserve OV knooppunten te wijzigen. Deze reserve bevat naast het budget voor OV-knooppunten nu ook de middelen voor het OV fonds (Zie ook PS besluit 14 september 2020, kenmerk:1413429/1413431). Met deze verbreding van de scope van deze reserve past het om ook de naam en het doel van de reserve hierop aan te passen.

Instellingsbesluit Reserve Laag Holland

Naam	**Reserve Laag Holland**
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Het dekken van de kosten voor de provinciale doelen binnen het integrale gebiedsprogramma Laag Holland waarin onder provinciale regie en in samenwerking met alle relevante partners wordt gewerkt aan de integrale opgaven voor natuur, landbouw, water, bodemdaling, klimaat, recreatie en landschap en aan de daarbij behorende projecten.
Programma	Programma 6 Groen (6.1.4) (vanaf 2021 Programma 5 – 5.1.4)
Voeding	• € 4 miljoen vanuit Regiodeals; • € 166.000 uit het budget Bodemdaling Veenweide; • Daarnaast wordt nog onderzocht van welke interne budgetten het wenselijk is dat die op basis van het nog in ontwikkeling zijnde integrale Gebiedsprogramma in de reserve worden gestort.
Looptijd	Het integrale gebiedsprogramma Laag Holland heeft een looptijd van 2020 t/m 2030.
Maximale hoogte	Onbepaald

Wijzigingsbesluit Reserve OV-knooppunten

Naam*	***Reserve OV-fonds inclusief OV-knooppunten***
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel*	De reserve heeft als doel om de kosten te dekken van cofinanciering van projecten die een bijdrage leveren aan de verbetering van de OV bereikbaarheid, het optimaliseren van de ketenreis (deur-tot-deur reis), efficiënt ruimtegebruik door het clusteren van functies rondom OV-knooppunten en/of het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in het (bus- of trein)stationsgebied. In het Bestedingsplan OV-fonds (PS-besluit 14 september 2020, nr. 1413429/1413431) zijn hiervoor uitgangspunten en randvoorwaarden bepaald. Het betreft veelal langjarige integrale projecten met meerdere (co)financiers. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de aanvraag.
Programma	5. Ruimte (vanaf 2021: 3. Ruimte en Water)
Voeding	In de kaderbrief 2017 is er €8,9 miljoen beschikbaar gesteld voor OV-knooppunten en in de kaderbrief 2018 € 7,8 miljoen. Het restant hiervan van €10,5 miljoen is nog beschikbaar voor OV-knooppunten. In het coalitieakkoord Duurzaam doorpakken is €20 miljoen beschikbaar gesteld voor het OV-fonds (incl OV-knooppunten).
Looptijd	De looptijd is gelet op het BBV onbepaald.
Maximale hoogte	De maximale hoogte van de reserve wordt bepaald door de door PS vastgestelde stortingen ten behoeve van de dekking van de doelen van de reserve.

* Dit betreffen de gewijzigde kenmerken van de reserve

5. Correctie op de resultaatbestemming 2019

Bij de resultaatbestemming van het jaarrekeningresultaat hebben uw Staten bij voordracht 2020-22 besloten om € 1.865.784 aanvullend te onttrekken aan de bestemmingsreserve Europese projecten landbouwsubsidies. Hierbij is de volgende motivatie gegeven:

'Aanvullende onttrekking bestemmingsreserves
De uitgaven binnen het programma Ruimte waarvoor dekking aanwezig is binnen de reserve MKB en de reserve Europese projecten landbouwsubsidies zijn hoger dan begroot. Omdat P5 deze hogere onttrekking nog niet geautoriseerd hebben in de actuele begroting is deze niet verwerkt in de jaarrekening. We stellen u voor de middelen via resultaatbestemming alsnog te onttrekken aan de betreffende reserves'

Het blijkt dat er een fout is gemaakt bij het opstellen van dit besluit tot resultaatbestemming. Volgens dit besluit wordt er namelijk meer onttrokken aan de reserve Cofinanciering Europese landbouwprojecten dan er aan middelen beschikbaar is in deze reserve per einde 2019. Een bedrag van € 233.000 had moeten worden onttrokken aan de reserve Duurzame Landbouw. Wij stellen u bij deze laatste begrotingswijziging voor het besluit tot resultaatbestemming 2019 als volgt te corrigeren.

Reserve	Resultaatbestemming was (onttrekking)	Resultaatbestemming Correctie (onttrekking)	Resultaatbestemming wordt (onttrekking)
A. Europese projecten landbouwsubsidies	€ 1.865.784,-	- € 232.910,-	€1.632.874,-
B. Duurzame landbouw	€ 0,-	+ € 232.910,-	€ 232.910,-
C. Totale onttrekking (A+B)	€ 1.865.784,-	€ 0,-	€ 1.865.784,-

Toelichting
In 2019 zijn de kosten voor de POP3 verplaatsingsregeling glastuinbouw ten laste gebracht van de reserve Cofinanciering Europese landbouw projecten. Het geld voor deze regeling is echter gereserveerd in de reserve Duurzaam landbouw. Met deze correctie op de resultaatbestemming en de opgenomen overheveling in de laatste begrotingswijziging van de reserve Europese projecten landbouwsubsidies naar de reserve Duurzame landbouw worden de uitgaven voor de POP3 verplaatsingsregeling glastuinbouw alsnog volledig ten laste gebracht van de juiste reserve, namelijk de reserve Duurzame Landbouw.

6. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

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

mw. R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 1489423/1498782

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 3 november 2020;

besluiten:

1. De reserve Laag Holland in te stellen conform het in de voordracht opgenomen instellingsbesluit;

2. De reserve OV knooppunten te wijzigen conform het in de voordracht opgenomen wijzigingsbesluit

3. De in deze laatste begrotingswijziging 2020 opgenomen stortingen in- en onttrekkingen aan de reserves vast te stellen;

4. De Laatste begrotingswijziging 2020 vast te stellen;

5. Het besluit tot resultaatbestemming van het jaarrekeningresultaat 2019 als volgt te herzien:

    a. In plaats van € 1.865.784,- te onttrekken aan de reserve Europese projecten landbouwsubsidies een bedrag van € 1.632.874 te onttrekken aan de reserve Europese projecten landbouwsubsidies

    b. De € 232.910 die minder wordt onttrokken aan de reserve Europese projecten landbouwsubsidies te onttrekken aan de reserve Duurzame landbouw.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

MILIEUPLATFORM IJMUIDEN NOORD

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

t.a.v. Ged. J. Olthof.

Postbus 3007

2OO1 DA HAARLEM.

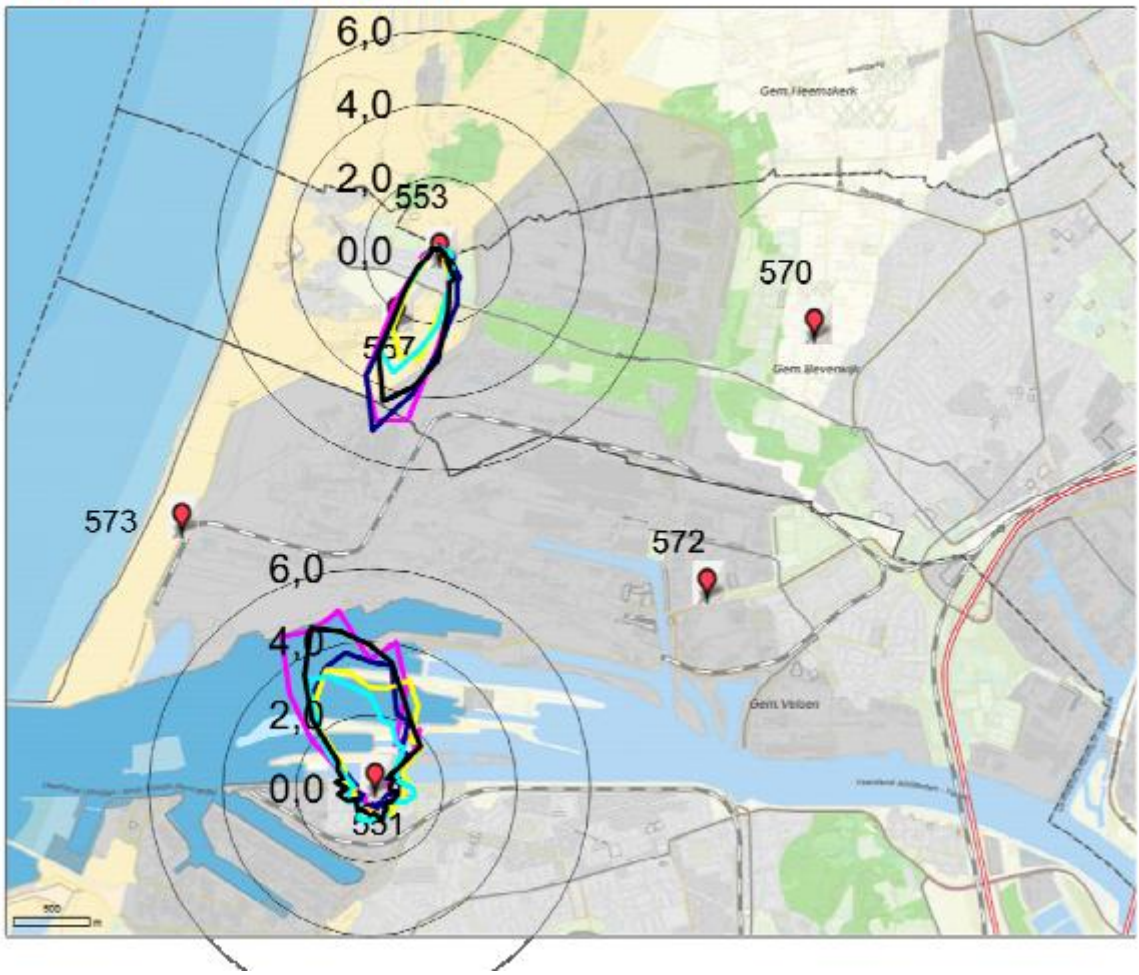
Betreft: Uitvoering VTH taken OD NZKG

Geachte heer Olthof,

Al sinds 2009 tonen de Datarapporten Luchtkwaliteit IJmond een stijgende lijn van H2S waardes met als oorsprong de Kooksfabriek 2 . Het Datarapport laat daar geen enkele twijfel over.

Afbeelding 6: Pollutierozen H_2S 2009 tot 2013 (in µg/m^3).

- 2009 - 2010 - 2011 - 2012 - 2013



Op 16 februari 2017 ontvangt Tata Steel de de ambtshalve wijziging van de omgevingsvergunning: BBT-conclusie 48 voor het zwavelgehalte in het kooksovengas van de Kooksfabrieken.

Het ontwerp van dit besluit is om advies gezonden aan:

- Burgemeester en Wethouders van Velsen;
- Burgemeester en Wethouders van Beverwijk;
- Burgemeester en Wethouders van Heemskerk;
- Inspectie Leefomgeving en Transport;
- Omgevingsdienst IJmond;
- Rijkswaterstaat Directie West-Nederland Noord.

Geen van deze diensten hebben een zienswijze ingezonden en werd het concept derhalve definitief.

In BBT-conclusie 48 staat:

De BBT is het zwavelgehalte van het kooksovengas verminderen door toepassing van een van de volgende technieken:

I. ontzwaveling door absorptiesystemen;
II. natte oxidatieve ontzwaveling.

De met de BBT geassocieerde residuele waterstofsulfideconcentratie (H2S), bepaald als daggemiddelde concentratie, bedraagt bij gebruik van BBT I < 300- 1000 mg/Nm3.

Bij gebruik van BBT II bedraagt deze slechts < 10 mg/Nm3.

Bij Kooksfabriek 2 wordt zwavelwaterstof verwijderd in een wasser waarbij ammoniakhoudend water als wasvloeistof wordt gebruikt. Uit bovenstaande omschrijving blijkt dat Tata gebruik maakt van BBT-techniek I, het ontzwavelen door absorptiesystemen. De met BBT geassocieerde residuele H2S-concentratie bedraagt derhalve < 300 – 1000 mg/Nm3 als daggemiddelde waarden.

De stank van rotte eieren, veroorzaakt door H2S, is de laatste jaren alleen maar toegenomen. De OD NZKG registreerden sinds 01.01.2018 tot 03.08.2020 alleen al 1600 klachten van omwonenden. De ILT schreef ons daar recent het volgende over.

De ILT mag en kan zich niet bemoeien met stankklachten en geuraspecten. (bepaald door Raad van State) De geurnormen moeten getoetst worden aan het lokaal vastgestelde geurbeleid. **Dit kan dan reden zijn voor het bevoegd gezag om strenger**/ of minder strenger te zijn dan de BBT toestaat.

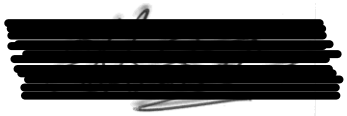
Zowel wethouders van Velsen, Beverwijk en Heemskerk als Gedeputeerde Staten van Noord Holland hebben het Schone Lucht Akkoord ondertekend. En verklaren daarin dat: Schone lucht is van levensbelang, voor iedereen. Luchtverontreiniging behoort tot de belangrijkste risicofactoren voor de gezondheid.

Het Milieuplatform IJmuiden Noord wil nu graag van u vernemen of:

I. Geurnormen worden overschreden.
II. Zo ja, welke maatregelen gaat u ondernemen om de geurhinder terug te dringen.
III. Zo nee, zijn de normen dan gezien het grote aantal klachten niet te ruim gesteld en gaat u deze aanpassen?
IV. Heeft u tevens nog de mogelijkheid om de BBT 48 aan te passen v.w.b. het voorschrijven van natte oxidatieve ontzwaveling i.pv. door absorptie?
V. Bent u het met ons eens dat zowel B & W van genoemde gemeentes als de overige geadresseerden die het concept BBT 48 hebben toegezonden gekregen niet voldoende aandacht hebben geschonken aan de emissie van H2S in combinatie met het voorkomen van jaren lange klachten van omwonenden?

Mogen wij op uw spoedige reactie rekenen.

Met vriendelijke groet,



[redacted]

Greenport Aalsmeer
Kort kwartaalverslag Q3 – 2020

Inhoud

Op volle kracht vooruit 2
Thema Duurzame Gebiedsontwikkeling 3
Gebiedsgerichte aanpak 3
Verduurzaming en CO_2 3
Thema Arbeidsmarkt en Onderwijs 4
Huisvesting buitenlandse werknemers 4
Onderwijs 5
Thema Kennis en Innovatie 5
Communicatie 6

Op volle kracht vooruit

De sector is zich langzaam aan het herstellen van een aantal zware maanden. Geen idee wat de toekomst gaat brengen, aangezien het Coronavirus zich - helaas - niet heel gemakkelijk laat indammen: wij zijn eigenlijk wel klaar met het Coronavirus, maar het virus is nog niet klaar met ons.

Toch kijken we met een positieve blik vooruit. In deze kwartaalrapportage vindt u de activiteiten die we als Programmateam Greenport Aalsmeer samen met onze partners hebben ondernomen in het derde kwartaal van 2020. Er zijn dit kwartaal ook nieuwe gezichten bij Greenport Aalsmeer. Ik stel ze graag kort aan u voor!

Jeroen Larrivee is gestart als de nieuwe consultant energietransitie glastuinbouw. Hij gaat niet alleen aan het werk voor Aalsmeer, hij gaat ook aan de slag bij Greenport Noord-Holland Noord. Hij houdt zich onder andere bezig met het aanjagen van de regionale duurzaamheidsprogramma's van de beide greenports en het leggen van de verbinding met de nationale transitietafel Energietransitie van Greenports Nederland. Een belangrijke taak hierbij is om met de gebiedsgerichte aanpak aan de slag te gaan in de regio's: één van de belangrijkste afspraken uit het Klimaatakkoord en het Tuinbouwakkoord.

Annemieke de Man is gestart als projectleider arbeidsmigranten & huisvesting: een belangrijk thema voor onze greenport. Zij heeft een plan van aanpak geschreven, dat in overleg met de zes Greenport gemeenten en de provincies Zuid- en Noord-Holland verder aangescherpt is. Hierover leest u meer in deze rapportage.

Monique van Weerdenburg is sinds begin oktober gestart als projectleider Flower Valley. We hebben als Greenport Aalsmeer een hele grote ambitie: wat Silicon Valley is voor IT en software, dat moet Flower Valley voor de regio Aalsmeer worden. Zij is gestart met het inventariseren van alle initiatieven en is vooral bezig met het kennismaken van de relevante stakeholders op dit onderwerp.

Jolande Scheper gaat het team dat zich bezighoudt met duurzame gebiedsontwikkeling ondersteunen als projectmedewerker duurzame gebiedsontwikkeling en energie. Zij ondersteunt dit team, zodat er voldoende voortgang gemaakt kan worden met de verschillende opdrachten waarvoor zij aan de lat staat.

We zitten nu in het vierde kwartaal en zien dat er nieuwe maatregelen genomen worden om het Coronavirus beheersbaar te houden. Het crisismanagement vraagt weer meer aandacht en er worden nieuwe steunmaatregelen ingericht. Het team staat klaar om u, ondernemers, onderwijs en overheden, te ondersteunen waar mogelijk.

Ik wens u veel gezondheid!

Namens het projectteam Greenport Aalsmeer
Ronald van den Breevaart - programmamanager

Thema Duurzame Gebiedsontwikkeling

Over het thema
Het thema Duurzame Gebiedsontwikkeling is een integraal thema waarin ruimtelijk-economische ontwikkeling van glastuinbouwgebieden samengaat met de verduurzaming. Om te komen tot toekomstbestendige glastuinbouwgebieden en behoud van primaire productie als essentiële schakel in de sierteelt keten, is integrale ontwikkeling nodig. Verduurzamingsprojecten brengen immers vaak ruimtelijke vraagstukken met zich mee en anderzijds hebben ruimtelijke ontwikkelingen – zoals bedrijfsverplaatsingen, uitbreidingen of moderniseringen – vaak ook een grote duurzaamheidscomponent.

Binnen dit thema is ondernemerssupport belangrijk. Greenport Aalsmeer biedt ondersteuning aan verschillende bedrijven die bezig zijn met onder andere complexe bedrijfsverplaatsingen, bedrijfsuitbreidingen, herstructurerings- en verduurzamingsprojecten. Er lopen nu een casussen in Haarlemmermeer, Nieuwkoop, Amstelveen en Uithoorn.

Gebiedsgerichte aanpak
Noorder Legmeerpolder, Amstelveen - ter voorbereiding op de besluitvorming omtrent het onderzoek bedrijfswoningen-burgerwoningen vond er op 6 oktober een werkbezoek plaats van wethouder Gordon. Zowel voorstanders als tegenstanders van omzetting van bedrijfswoningen naar burgerwoningen zijn gehoord.

PrimA4a, Haarlemmermeer - samen met de gemeente, provincie, SGN en Glastuinbouw Nederland wordt gewerkt aan een toekomstbestendige ontwikkeling van het gebied.

Baan en Sotaweg, Kaag en Braassem - uit diverse bijeenkomsten met ondernemers blijkt dat er energie zit om met elkaar aan de slag te gaan. Met 50 bedrijven en grondeigenaren - waaronder particulieren - is gesproken over de toekomst van het gebied. De verwachting is dat circa 30 bedrijven en grondeigenaren naar fase 2 gaan: het opstellen van een gebiedsvisie d.m.v. gebiedstekensessies. Op 6 oktober was de eerste gebiedstekensessie gepland. De verwachting is dat eind november/begin december 2020 de initiatieffase is afgerond en Greenports Nederland het project overdraagt aan Greenport Aalsmeer.

Uithoorn-De Kwakel - op 16 september is er een startbijeenkomst georganiseerd voor de gebiedsgerichte aanpak in Uithoorn-De Kwakel met de provincie, de gemeenten Aalsmeer en Uithoorn en Glastuinbouw Nederland. Er is kennisgemaakt, er zijn vraagstukken geïnventariseerd en er wordt nu een plan van aanpak uitgewerkt.

Verduurzaming en CO_2
Gebiedsvisie energie 2020
Om invulling te geven aan het Klimaatakkoord en Tuinbouwakkoord moet op 1 januari 2021 in ieder glastuinbouwgebied een visie zijn opgesteld over hoe de route naar klimaatneutraal vorm krijgt. Het opstellen van de gebiedsinventarisaties energie is de verantwoordelijkheid van alle greenports, waarbij de gemeenten verantwoordelijk zijn voor de ondersteuning.

In augustus 2020 is door Greenport Aalsmeer een memo uiteengezet met de wijze waarop vanuit de Greenport Aalsmeer invulling wordt gegeven aan de verplichtingen uit het Klimaatakkoord t.a.v. het opstellen van de gebiedsinventarisaties energie.

Voor Kaag en Braassem worden drie glastuinbouwgebieden samengevoegd in één inventarisatie. Het gebied Uithoorn-De Kwakel wordt als één gebied beschouwd en bevat de deelgebieden Kernglastuinbouw Uithoorn, de Kwakel en Bachlaan. Met deze indeling wordt de focus van de gebiedsinventarisaties geplaatst op de gebieden die gezamenlijk circa 95% van het glasoppervlak van de Greenport Aalsmeer bezitten.

Startnotitie warmtenetten

In augustus 2020 is door Greenport Aalsmeer een startnotitie Warmtenetten opgesteld. Hierin is geconstateerd dat:

1. Er een grote behoefte is naar duurzame warmte in de regio Greenport Aalsmeer;
2. Het realiseren van grootschalige warmte regionale en publiek-private samenwerking vraagt;
3. Een combinatie van glastuinbouw en gebouwde omgeving een betere benutting van warmtebronnen en een warmtenet op lijkt te leveren, waardoor de financiële haalbaarheid wordt vergroot;
4. Er behoefte is om de rollen en inbreng van diverse stakeholders nader te duiden;
5. Er behoefte is om de haalbaarheid van duurzame warmte in de regio Greenport Aalsmeer verder te verkennen.

In het vierde kwartaal van 2020 wordt de startnotitie in samenwerking met stakeholder uitgewerkt tot een gedragen plan van aanpak.

CO_2-netwerk Greenport Aalsmeer

Eind 2020 zal na jaren van voorbereiding door OCAP gestart worden met de aanleg van het CO_2-netwerk in de Greenport Aalsmeer. De start van de aanleg is voorzien in PrimA4a, waar in het voorjaar van 2021 de eerste CO_2 geleverd zal worden aan glastuinbouwbedrijven. Ondertussen wordt verder gewerkt aan de voorbereidingen voor het verbindingstracé richting het kernglastuinbouwgebied Uithoorn-De Kwakel en Nieuw Amstel.

Greenport Aalsmeer vervult een rol in de afstemming van acties t.a.v. bestemmingsplanwijzigingen en vergunningen tussen OCAP en de diverse gemeenten waarin het tracé komt te liggen. Doel is dat OCAP in september 2021 kan starten met de aanleg van het verbindingstracé en het distributienet in Uithoorn-De Kwakel, zodat in het voorjaar 2022 er CO_2 geleverd kan worden in dit gebied.

Thema Arbeidsmarkt en Onderwijs

Over het thema

Greenport Aalsmeer zet zich in om het tekort aan instroom van goed opgeleide werknemers te verkleinen en de aansluiting tussen het bedrijfsleven en het onderwijs te verkleinen. Greenport Aalsmeer werkt samen met het Groen onderwijscentrum aan een reeks van activiteiten om voldoende mensen voor de tuinbouwsector te krijgen en behouden. Daarbij werken onderwijs en het bedrijfsleven nauw samen. In het derde kwartaal van 2020 zijn er vanuit Greenport Aalsmeer veel gesprekken gevoerd met alle stakeholders in de greenport, dit ter voorbereiding van een aantal startnotities en plannen van aanpak.

Huisvesting buitenlandse werknemers

In de Stuurgroep Greenport Aalsmeer is besloten dat het onderwerp arbeidsmigranten projectmatig opgepakt gaat worden door Greenport Aalsmeer. De projectopdracht omvat onder andere het delen van kennis en ervaring, het opstellen van een handboek, het aanbieden van een vereenvoudigde

registratieprocedure en het houden van een kwantitatief en kwalitatief onderzoek naar de arbeidsmigrantenmarkt in Greenport Aalsmeer. De uitvoering van het project start eind oktober. Hierbij wordt zo veel mogelijk inhoudelijk aansluiting gezocht bij de al lopende programma's en projecten in de periferie van de greenport en bij de aanbevelingen van het aanjaagteam bescherming arbeidsmigranten (commissie Roemer), die eind oktober gepubliceerd worden.

Onderwijs
In samenwerking met het Wellant college en stageplatform De Hofmakerij is een online stage markt georganiseerd. Er hebben ruim 6o studenten speeddates gehad met 8 bedrijven. De reacties waren overwegend positief en alle bedrijven hebben studenten gevonden voor de stageplekken.

Thema Kennis en Innovatie

Over het thema
Het beschikbaar maken en delen van kennis en het tot waarde maken voor het bedrijfsleven is belangrijk om als regio innovatief te blijven en de (internationale) concurrentie voor te blijven. Greenport Aalsmeer zet zich in om de aanwezige kennis zichtbaar en toegankelijk te maken en ondernemers, brancheorganisaties en onderwijs-en kennisinstellingen nauwer met elkaar te verbinden.

Bijeenkomsten
De coronacrisis heeft een forse streep gehaald door de geplande activiteiten als GO Cafés en verdiepingssessies. Momenteel worden voorbereidingen getroffen voor het organiseren van webinars, als vervanging voor de fysieke cafés.

Algen
In het najaar was er een GO Café gepland over algen, dat helaas niet door kon gaan. Greenport Aalsmeer is betrokken bij het POP3 project 'Verduurzamen van gewasteelt met microalgen' en heeft een rol in de communicatie. Daarnaast is nauw samengewerkt met de Innovatiemakelaar Paul Monincx van Topsector Agri & Food. Er wordt gewerkt aan een cluster dat zich richt op voedseladditieven. In het afgelopen kwartaal zijn gesprekken gevoerd met betrokken bedrijven om te komen tot een gezamenlijk project.

Smart Farming en Energietransitie
In samenwerking met Greenport Noord-Holland Noord en West-Holland zijn verdere stappen gezet naar een gezamenlijk project op het gebied van Smart Farming en Duurzame Energietransitie, beide voor Greenport Aalsmeer in de context van tuinbouwketens. Er wordt hierbij voorgesorteerd op een projectaanvraag binnen REACT-EU, een financieringsfonds voor duurzame innovatie dat wordt toegevoegd aan Kansen voor West 2 (deze gaat in 2021-2023 open).

Op het gebied van de energietransitie ligt er een grote uitdaging op de zogenaamde piekvoorziening. Hiervoor zijn diverse oplossingen denkbaar, maar geen enkele oplossing is vooralsnog ontwikkeld of toegespitst op de glastuinbouw. Samen met Greenports Noord-Holland Noord en West-Holland wordt nagedacht over het uitschrijven van een challenge, waarin aanbieders van technieken gevraagd wordt om met een conceptoplossing te komen welke onderdeel kan uitmaken van de eerdergenoemde REACT-EU aanvraag.

Circulaire tuinbouw
In samenwerking met Greenports Nederland en Stichting Innovatie Glastuinbouw Nederland (SIGN)

wordt het onderwerp circulaire tuinbouw (grondstofstromen/circulaire businessmodellen) verder vormgegeven. Er zijn gesprekken geweest met bedrijven en clusters die zich - met name – bezighouden met grondstofstromen. Op basis van deze gesprekken wordt een visie op circulaire tuinbouw voor de regio ontwikkeld. Er zou in het najaar een verdiepingssessie georganiseerd worden met SIGN en Rabobank, maar deze is vanwege de coronamaatregelen niet doorgegaan.

Functionele biodiversiteit
Bij Greenport West-Holland is momenteel een programma Functionele Biodiversiteit in uitvoering, waarbij ook de glastuinbouw nauw betrokken is. Over dit onderwerp staat een webinar op de planning voor Q4 2020.

Communicatie

Stagemarkt
In de zomer is gestart met de voorbereidingen van een stagemarkt, op donderdag 22 oktober 2020. Deze stagemarkt is georganiseerd door stageplatform De Hofmakerij, Greenport Aalsmeer en Wellantcollege. Vanuit Greenport Aalsmeer zijn bedrijven geïnformeerd over deze stagemarkt en is actief gewerkt aan de werving van bedrijven. Daarnaast is meegedacht over uitnodiging, persberichten en andere communicatie-uitingen.

Online ondernemersbijeenkomst
Vanuit communicatie is er een online ondernemersbijeenkomst georganiseerd, welke op woensdagavond 14 oktober zou plaatsvinden. Het idee van deze bijeenkomst was ondernemers bijpraten over de lopende initiatieven op het gebied van onderwijs en arbeidsmarkt in de Greenports Aalsmeer, Duin- en Bollenstreek en Boskoop. Deze bijeenkomst is helaas niet doorgegaan, maar er is een nieuwe datum geprikt: donderdag 18 november 2020.

Bijeenkomst Geothermie
In het derde kwartaal is gekeken of er een bijeenkomst over Geothermie georganiseerd kon worden. Hiervoor zijn een aantal optionele data voorbijgekomen, is een eerste opzet van het programma gemaakt en is FloriWorld gepolst als mogelijke locatie. Als gevolg van de aangescherpte coronamaatregelen is besloten om dit tot nader orde uit te stellen.

Bijeenkomsten
In de Coronatijd zijn bijna alle live bijeenkomsten gecanceld. Communicatie heeft wel deelgenomen aan een aantal online bijeenkomsten van onder andere Amsterdam Logistics, een terugkerend afstemmingsoverleg tussen de Greenports Aalsmeer, Duin- en Bolllenstreek en Boskoop en divers overleg over de stagemarkt en de visiemiddag.

Aan Provinciale Staten van Noord-Holland

Geachte Statenleden,

Mede in het kader van de uitwerking van de Noord-Hollandse Bossenstrategie (en dan vooral van het onderdeel 'Bomen buiten het bos' daarvan) is het hierna volgende voor u mogelijk van interesse.

Klimaatakkoord 2019

In het Klimaatakkoord 2019 is in het onderdeel Landbouw en Landgebruik - naast de aanplant van duizenden ha nieuw bos - ook ingezet op de realisatie van 25.000 ha agroforestry tussen nu en 2030. En het College van Rijksadviseurs heeft op basis van de uitkomst van de Prijsvraag Brood en Spelen de regering onlangs zelfs geadviseerd om te streven naar 100.000 ha in die periode. Ambities die in een vol land als het onze eigenlijk alleen maar haalbaar zijn op landbouwgrond en dus ook alleen maar samen met boeren en andere grondeigenaren.



2.

Streef naar een substantieel areaal, bijvoorbeeld 100.000 hectare, agroforestry en polyculturen in 2030. Werk uit wat dat concreet betekent voor verschillende landschapstypen en wat de randvoorwaarden zijn voor economisch gezonde bedrijven. Help de beginners om hun weg te vinden in het woud van regels en belemmeringen.

De Nederlandse landbouw heeft decennialang ingezet op schaalvergroting. De prijs voor landschapskwaliteit en biodiversiteit was hoog. *Brood en Spelen* toont een andere weg: nieuwe kleinschaligheid. Polyculturen en agroforestry roepen de uitputting van de bodem een halt toe, realiseren meer waterbuffering, en hebben minder gewasbescherming nodig. Hagen, struiken en bomen dragen sterk bij aan een gezonde landbouw en aan biodiversiteit. Zij leiden tot een nieuwe waardering van de driedimensionale component in het landschap: ze doorbreken letterlijk het beeld van uitgestrekte akkers of weiden.

Aanplantsubsidie

Boeren en grondeigenaren die (forse) stappen op het gebied van agroforestry willen zetten en overheden en andere partijen die het Klimaatakkoord moeten gaan uitvoeren, hebben elkaar dus hard nodig. Het is dan ook niet zo gek dat in datzelfde Klimaatakkoord staat (zoals onlangs door minister Carola Schouten ook nog eens bevestigd tijdens een overleg in de Tweede Kamer) dat er nog dit jaar een subsidieregeling voor de aanplant van "bomen, houtige landschapselementen en agroforestry op landbouwbedrijven" komt. Een subsidie die in een buurland als België bijvoorbeeld intussen alweer jaren bestaat.

Carbon credits

Maar financiële hulp hoeft niet alleen maar van de overheid te komen. In datzelfde Klimaatakkoord wordt namelijk ook gewezen op het in dit kader inzetten van zogenaamde carbon credits: verhandelbare certificaten die kunnen worden gekocht door particulieren, bedrijven en andere partijen die hun CO_2-uitstoot (vrijwillig) willen compenseren. Daarom laten we op dit moment samen met Staatsbosbeheer en de Bosgroepen binnen het kader van de Green Deal Nationale Koolstofmarkt een zogenaamd methodedocument opstellen voor de financiering van de aanplant van nieuwe bossen en van bomen en andere houtige gewassen op landbouwgrond (agroforestry). Zo'n methodedocument moet er mede voor gaan zorgen dat de vastlegging van CO_2 in hout ook in de beloofde mate en voor lange tijd daadwerkelijk (en dus controleerbaar) wordt gerealiseerd. E.e.a. sluit ook aan op deze afspraak in het Klimaatakkoord: *Partijen (Rijksoverheid, **provincie**s, gemeenten, waterschappen, infrabeheerders, landbouwers, grondeigenaren) benutten gezamenlijk kansen om het areaal bos en natuur, en aantallen bomen daarbuiten te vergroten.*



Er wordt op dit moment met ondersteuning van een subsidie van het ministerie van LNV gewerkt aan de oprichting van een koolstofbank die de certificaten voor de vastlegging van CO_2 in hout moet gaan uitgeven. Bij een vergelijkbaar programma dat al wat langer loopt ('valuta voor veen') gaat het (ter indicatie) om een opbrengst van 400 tot 700 euro per ha per jaar voor een grondeigenaar, maar om welke bedragen het in dit geval gaat, moet nog nauwkeurig worden berekend. Samen met de aanplantsubsidie voor bomen op landbouwgrond (initieel) komen deze certificaten (structureel > beheer) al aardig in de buurt van de invulling van de "slimme financiële prikkels" die volgens het PBL nodig zijn om tot opschaling van natuurinclusieve landbouw te komen.

Daarnaast wordt er nog gekeken naar de mogelijkheden van de ontwikkeling van andere slimme financiële prikkels. Zo gaan we op dit moment samen met andere partijen en gebruik makend van de ervaring die we tot nog toe hebben opgedaan bij het opstellen van het methodedocument voor de vastlegging van CO_2 in hout, na wat de mogelijkheden zijn van een programma gericht op de ontwikkeling van certificaten voor de vastlegging van CO_2 in de bodem (zie in dat kader ook het citaat hierboven voor de relatie tussen organische stofgehalte en het watervasthoudend vermogen van de bodem).

Bio credits

En als het gaat om het herstel van biodiversiteit op het boerenland werken Wageningen Environmental Research en het Louis Bolk Instituut op dit moment in opdracht van de Rabobank en het Wereld Natuur Fonds bijvoorbeeld aan onderdelen van de Biodiversiteitsmonitor Melkveehouderij. Een instrument dat een belangrijke rol kan gaan spelen in het Deltaplan Biodiversiteitsherstel. Het zou interessant kunnen zijn als daarbij ook een soort bio credits zouden kunnen worden ontwikkeld, analoog aan carbon credits als het gaat om de vastlegging van CO_2 in hout en in de bodem.



Wet- en regelgeving
Wet- en regelgeving was tot nog toe een belangrijke sta in de weg als het gaat om het combineren van landbouw en natuur. Of, zoals bij agroforestry/agrobosbouw, om de combinatie van landbouw en bosbouw. Was, want dat is binnenkort anders. Als het om de aanplant van bomen op landbouwgrond gaat, vormt de daarmee samenhangende afwaardering van de betreffende grond van landbouw naar natuur (en het daarmee wegvallen van EU-subsidies e.d.) voor een grondeigenaar vaak een onoverkomelijk probleem. Er wordt op dit moment door het ministerie van LNV en de RVO echter gewerkt aan de toekenning van een gewascode als het bij de aanplant van bomen op landbouwgrond gaat om een vorm van agroforestry, zodat er binnen afzienbare termijn al geen sprake meer hoeft te zijn van afwaardering van grond en het daarmee wegvallen van EU-subsidies e.d. voor de grondeigenaar.

Verdienmodellen
Op basis van (om te beginnen) deze vormen van verwaarden van ecosysteemdiensten werken we op dit moment (in een team van deskundigen op het gebied van bijvoorbeeld wet- en regelgeving, communicatie, participatie, permacultuur, landschapsinrichting, bodem en water) aan het opstellen/uitwerken van inrichtingsplannen en verdienmodellen voor projecten op het gebied van agro-ecologische vormen van landbouw als agrobosbouw/agroforestry, voor een deel gerelateerd aan ons concept Landerijgoed gericht op overgangszones stad <> platteland en natuur <> (intensieve) landbouw (zie de bijlagen bij deze e-mail voor meer informatie over dat concept).

Verdienmodellen die we mogelijk ook gaan inbrengen in de Green Deal Agrobosbouw aan het opstellen waarvan we op dit moment werken in overleg met de RVO en het ministerie van LNV (dat in dit kader ook optreedt namens de ministeries van EZK, IenW en BZK). Verdienmodellen ook die we in de praktijk willen gaan toepassen. Mocht de provincie belangstelling hebben voor relevante praktische toepassingen op dit gebied (in de vorm van pilots e.d.), dan staan we daar samen met ons team natuurlijk altijd voor open.

Met vriendelijke groet,

Agrobosbouw NL

Het Landerijgoed: het landgoed van dit nieuwe decennium


Agrobosbouw NL

Minister Schouten van LNV besteedde in '*Realisatieplan Visie LNV: Op weg met nieuw perspectief*' nadrukkelijk aandacht aan de opkomst van geïntegreerde agrarische bedrijven: Deze ontwikkelen naar haar mening innovaties en experimenten buiten de bestaande paden. Dat is ook het doel van het landerijgoed.

Auteur: René van Druenen

In genoemde visie schrijft de minister: "Doorgaans delen we agrarische bedrijven in naar hun gespecialiseerde activiteiten: akkerbouw, (glas)tuinbouw, melkveehouderij, rundveehouderij, fruitteelt, et cetera. Er is echter een nieuwe groep van bedrijven in opmars die we geïntegreerde bedrijven kunnen noemen. Deze (...) combineren meerdere productietakken en richten zich op productie van gewassen en vee met daarbij oog voor maatschappelijke doelen zoals biodiversiteit, boer-burger-relatie, natuur en/of landschap." (...) "Ze bieden dus echt nieuwe richtingen. Daarmee inspireren zij gangbare ondernemers en laten zij zien dat het anders kan."

Alles in één concept

De integratie waarnaar de minister hier verwijst, zou je ook anders kunnen benaderen. Op dit moment richten verschillende groepjes boeren zich op zaken als koolstofvastlegging (koolstofboeren), de bodem (bodemboeren) of de natuur (natuurboeren), veelal los van elkaar.

"Wat natuurlijk heel erg mooi zou zijn, is als je in een gebied van zeg 25 km², meerdere landerijgoederen hebt"

Waarom zou je al die losse initiatieven niet bij elkaar kunnen brengen in één toekomstgericht concept? Bijvoorbeeld in een landerijgoed.
Bij een landerijgoed ligt de nadruk niet op het individuele product maar op de complete productiewijze. Niet langer krijgt ieder product afzonderlijk een keurmerk, maar krijgen alle producten afkomstig van een landerijgoed samen hetzelfde eigen keurmerk.
De basis voor dat keurmerk is de agro-ecologische wijze (=agrobosbouw) waarop alle daarvan afkomstige producten worden geproduceerd, met onze natuur en ons landschap als uitgangspunten. Het is dus natuur- én landschapsinclusief; gecertificeerd volgens een landelijk geldend systeem en gelegen in over-



Strokenteelt ERF-WUR nog zonder stroken met bomen en struiken Foto: ERF-WUR

gangsgebieden tussen stad en platteland en tussen (intensieve) landbouw en natuur. Daarbij is voedselproductie bestemd voor de lokale/regionale markt en op enigerlei wijze wordt gecombineerd met het leveren van allerlei ecosysteemdiensten en met het voorzien in andere extensieve functies, zoals wonen, energie, natuurontwikkeling, zorg, recreatie, educatie, energie.
Multifunctioneel landgebruik dus.

Landerijgoederen kennen als collectief hun eigen korte gesloten keten. Van zogeheten agroprosumenten, dat zijn mensen die de functie van voedselproducent én -consument in zich verenigen, via vaste lokale afnemers naar een eigen keten van agrorestaurants waarin wordt gewerkt met producten afkomstig van landerijgoederen.
De beheerder van een als coöperatie functionerend landerijgoed laat zich bij zijn/haar werkzaamheden bijstaan door alles wat de moderne agrotechniek te bieden heeft. Met bijvoorbeeld ook kleine en grotere robots ondergebracht in agromodules: modulaire, koppelbare en gemakkelijk verplaatsbare werkeenheden met daarin een kleinschalige kaasmakerij, slachterij of cidermakerij, waarmee de oogst ter plekke kan worden verwerkt.

Wettelijke inpassing

Martha Bakker, hoogleraar Landgebruiksplanning aan de WUR, schreef het volgende over het landerijgoed: 'Wat natuurlijk heel erg mooi zou zijn, is als je in een gebied van zeg 25 km², meerdere landerijgoederen hebt, zodat je je vervolgens heel doelgericht kunt gaan inzetten om de tussenliggende ruimte ook te gaan de-intensiveren. Dat hoeft dan niet per se volgens het landerijgoedconcept te zijn, maar dat kan ook bestaan uit gemakkelijkere vormen van natuurinclusieve landbouw, bijvoorbeeld toegespitst op één ecosysteemdienst.'
Een probleem waar de geïntegreerde agrarische bedrijven van minister Schouten tegenaan kunnen lopen, is onze wet- en regelgeving. Die gaat zo goed als altijd over óf landbouw óf natuur, iets daar tussenin lijkt nog niet te bestaan. Het scheppen van geleidelijk verlopende overgangen tussen landbouw en natuur is echter absoluut noodzakelijk. Om te beginnen in een wet- en regelgeving die ook geïntegreerd is als het over landbouw en natuur gaat. Bijvoorbeeld op basis van een nieuwe tussencategorie agronatuur die dan kan worden ingezet in ons hele landschap, bijvoorbeeld in de vorm van buffers, dus ook stikstofbuffers, tussen stad en platteland of tussen verder intensiverende landbouw en natuur. Want dan kunnen landerijgoederen als toekomstbestendige, multifunctionele en geïntegreerde agrarische bedrijven pas daadwerkelijk een functie krijgen in de overgangsgebieden waar Bakker op doelt.

Drs. R. van Druenen is werkzaam bij Coöperatie Agrobosbouw NL

Agrobosbouw en het Klimaatakkoord

De steeds vaker gehoorde roep om meer bomen kan niet zomaar even worden waargemaakt. Zo weten de provincies hun in 2013 gedane belofte dat ze samen vóór 2027 80.000 hectare nieuwe natuur zouden gaan aanleggen, al niet waar te maken. De teller staat op zo'n 36.000 hectare en in het huidige tempo zullen de nog ontbrekende 44.000 hectare pas in 2049 zijn gerealiseerd. Te laat als het om ons klimaat gaat. Daar komt bij dat in het Klimaatakkoord extra wordt ingezet op aanplant van tienduizenden hectare natuurlijk bos én op de realisatie van ruim 30.000 hectare agrobosbouw tussen nu en 2030. Waar zou al die grond vandaan moeten komen? Precies, vooral van de landbouw, bijvoorbeeld in de vorm van agrobosbouw.

Agrobosbouw versie 2.1

Agrobosbouw is een agro-ecologische vorm van landbouw waarbij meerjarige planten zoals bomen of kruiden op een klimaatslimme manier worden gecombineerd met éénjarige planten als granen of groenten (agrobosakkers) of met vee als koeien of kippen (agrobosweides).
Bij zowel agrobosakkers als agrobosweides is het gebruiken van meerjarige planten echter tot nog toe meestal beperkt gebleven tot bomen (vroeger hoogstamfruitbomen, tegenwoordig vooral notenbomen) die op een vaste afstand van elkaar zijn geplant. Hierdoor kan de indruk ontstaan dat het eigenlijk gaat om een paar monoculturen door elkaar. Dat moet toch natuurintensiever kunnen? Daarom hebben we samen met een team van WUR-studenten de versie 2.1 van agrobosbouw ontworpen, waarbij agrobosakkers en agrobosweides op een flexibele manier zijn geïntegreerd in agrobosstroken.
Geïnteresseerd in een beschrijving van een landerijgoed voorzien van onze versie 2.1 van agrobosbouw? Mail dan naar info@agrobosbouw.nl met als onderwerp 'landerijgoed 2029'.

Auteur: René van Druenen en Esther Vastrick / Stichting Agrobosbouw NL | Beeld: Agrobosbouw

Landerijgoed als toekomstbestendig multifunctioneel bedrijf in overgangsgebieden

In de publicatie *Stadsranden, schakelzones tussen stad en land* schreef het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL): 'In het omgevingsbeleid wordt beleid geformuleerd voor de stad en het landelijk gebied. De overgangen tussen deze twee zijn geen dunne lijn, maar vormen een bredere zone die wordt gekenmerkt door een grote dynamiek. Stadsranden bevinden zich in dit dynamische tussengebied. Deze hebben een belangrijke schakelfunctie als het erom gaat beleid op verschillende bestuurlijke niveaus vorm te geven en af te stemmen. Bovendien worden stadsranden steeds multifunctioneler en belangrijker voor het functioneren van het *daily urban system* van de regio.' Zou daarbij het "landerijgoed" een toekomstbestendige multifunctionele invulling van stads- én natuurranden kunnen zijn?

In haar kort voor de zomer van 2019 gepubliceerde *Realisatieplan Visie LNV: Op weg met nieuw perspectief* besteedde minister Carola Schouten van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) nadrukkelijk aandacht aan de opkomst van geïntegreerde agrarische bedrijven: 'Doorgaans delen we agrarische bedrijven in naar hun gespecialiseerde activiteiten: akkerbouw, (glas) tuinbouw, melkveehouderij, rundveehouderij, fruitteelt, et cetera. Er is echter een nieuwe groep van bedrijven in opmars die we geïntegreerde bedrijven kunnen noemen. Deze nieuwe bedrijven combineren meerdere productietakken en richten zich op productie van gewassen en vee met daarbij oog voor maatschappelijke doelen zoals biodiversiteit, boer-burgerrelatie, natuur en/of landschap. Deze geïntegreerde bedrijven kiezen veelal voor kringlooplandbouw als het leidende principe voor hun bedrijfsvoering. Deze bedrijven ontwikkelen innovaties en experimenten buiten de bestaande paden en bieden dus echt nieuwe richtingen. Daarmee inspireren zij gangbare ondernemers en laten zij zien dat het anders kan.'

Agrobosbouw

Daarbij noemde de minister agrobosbouw, een agro-ecologische vorm van landbouw waarbij meerjarige planten (bomen, struiken, kruiden) op een klimaatslimme manier worden gecombineerd met eenjarige planten (granen, groenten) of met vee (koeien, varkens, kippen). Op haar website stelt Wageningen University & Research dat



Een 3D weergave van een voorbeeld van agrobosstrokenteelt

agrobosbouw een bijdrage kan leveren aan: het produceren van voedsel, veevoer en biomassa; het efficiënt benutten van ecologische hulpbronnen (water, licht en nutriënten); klimaatmitigatie en -adaptatie (onder meer door CO2-vastlegging); het versterken van de boven- en ondergrondse weerbaarheid van het landbouwsysteem; het verhogen van de biodiversiteit; beschutting voor vee; economische weerbaarheid van het agrarische bedrijf door middel van risicospreiding en het bieden van een recreatief landschap.

Landerijgoed

De integratie waarnaar minister Schouten verwees, zou je ook anders kunnen uitleggen. Op dit moment richten groepjes boeren zich bijvoorbeeld op zaken als koolstofvastlegging (koolstofboeren), de bodem (bodemboeren) of de natuur (natuurboeren). Waarom zou je al die losse initiatieven niet bij elkaar brengen in één toekomstgericht concept? In het kader van de door het College van Rijksadviseurs georganiseerde prijsvraag "Brood en Spelen" heeft Agrobosbouw NL



Een niet direct aan landbouw gerelateerde versie van agrobosbouw versie 2.1 is bijvoorbeeld deze klimaatbuffer gericht op toepassing langs spoor- en autowegen.

vorig voorjaar daarom het concept "landerijgoed" ontwikkeld en sinds die tijd verder doorontwikkeld.
Bij een landerijgoed ligt de nadruk niet op het individuele product maar op de complete productiewijze: niet langer krijgt ieder product afzonderlijk een keurmerk, maar krijgen alle producten afkomstig van een landerijgoed samen hetzelfde eigen keurmerk en wel:

- op basis van de agro-ecologische wijze (agrobosbouw) waarop alle daarvan afkomstige producten worden geproduceerd;
- met onze natuur en ons landschap als uitgangspunten: dus natuur- én landschapsinclusief;
- gecertificeerd volgens een landelijk geldend systeem en gesitueerd in overgangsgebieden tussen stad en platteland en tussen (intensieve) landbouw en natuur;
- waarbij voedselproductie bestemd voor de lokale en regionale markt op enigerlei wijze wordt gecombineerd met het leveren van allerlei ecosysteemdiensten en het voorzien in andere extensieve functies (wonen, energie, natuurontwikkeling, zorg, recreatie, educatie, energie, en dergelijke), kortom multifunctioneel landgebruik.

Directe omgeving

Landerijgoederen hebben als collectief hun eigen korte gesloten keten, van agroprosumenten* die de functie van voedselproducent en -consument in zich verenigen, via vaste lokale afnemers als cateraars naar een eigen keten van agrorestaurants waarin wordt gewerkt met producten afkomstig van landerijgoederen. De producent van het

Bij een landerijgoed ligt de nadruk niet op het individuele product maar op de complete productiewijze.

als coöperatie functionerend landerijgoed laat zich bij zijn werk bijstaan door alles wat de moderne agrotechniek te bieden heeft, waaronder kleine en grotere robots ondergebracht in agromodules. Dat zijn modulaire, koppelbare en gemakkelijk verplaatsbare werkeenheden, denk bijvoorbeeld aan moderne 3D-geprinte containers, waarin de producent in de vorm van bijvoorbeeld een kleinschalige kaasmakerij, slachterij of cidermakerij ook de oogst kan verwerken (minder gesleep met producten).
Wat de eigen energievoorziening betreft is bij landerijgoederen ook sprake van een eigen korte gesloten keten, bijvoorbeeld door de toepassing van transparante zonnepanelen op kassen en boven agrobosstroken (van minimaal koolstofneutraal naar koolstofpositief).

Landschap

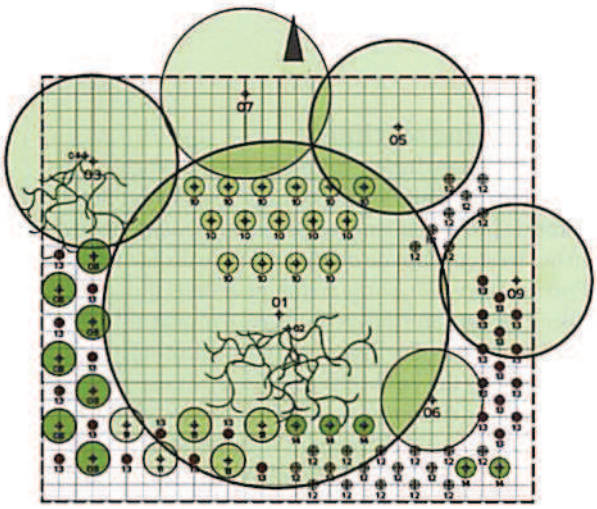
Martha Bakker (hoogleraar Landgebruiksplanning aan de WUR) over het landerijgoed: 'Wat natuurlijk heel erg mooi zou zijn, is als je in een gebied van zeg 25 vierkante kilometer, meerdere landerijgoederen hebt, zodat je je vervolgens heel doelgericht kunt gaan inzetten om de tussenliggende ruimte ook te

Over agrobosbouw in het Klimaatakkoord

De steeds vaker gehoorde roep om meer bomen kan niet zomaar even worden waargemaakt. Zo weten de twaalf provincies hun in 2013 gedane belofte dat ze samen vóór 2027 80.000 hectare nieuwe natuur zouden gaan aanleggen, nu al niet waar te maken. De teller staat op zo'n 36.000 hectare en in het huidige tempo zullen de nog ontbrekende 44.000 hectare pas in 2049 zijn gerealiseerd. Te laat voor ons klimaat. Daar komt nog eens bij dat in het voorliggende Klimaatakkoord nog eens extra wordt ingezet op de aanplant van tienduizenden hectare natuurlijk bos én op de realisatie van 31.000 hectare agrobosbouw tussen nu en 2030. Maar waar zou al die grond vandaan moeten komen? Vooral van de landbouw, bijvoorbeeld in de vorm van agrobosbouw.

Over agrobosbouw versie 2.1

Van oudsher kent Europa agroforestry/agrobosbouw; daarvan bestaat nog altijd zo'n 15 miljoen hectare min of meer onveranderd (en daarom omschreven als versie 1.1). In ons land bestaat deze vorm echter nog maar uit een paar honderd hectare (zoals hoogstamboomgaarden). Nieuwe inzichten beginnen daarin nu pas stap voor stap te worden toegepast. De klassieke agrobosbouw kent naast wind- en waterbuffers en boslandbouw twee hoofdonderdelen: agrobosakkers en agrobosweides. Ter verduidelijking: voedselbosbouw valt in ons land formeel niet onder agrobosbouw. Bij beide zie je op dit moment nog vaak dat stroken met eenjarige gewassen of gras worden gecombineerd met rijen met meestal op een vaste onderlinge afstand van elkaar geplante bomen (in het verleden hoogstamfruitbomen, de laatste tijd steeds meer notenbomen), niet zelden van maar één soort en zelfs maar van één enkele variëteit. Zodat het niet vreemd is dat soms de indruk kan ontstaan dat het eigenlijk gaat om de afwisseling van maar een beperkt aantal monoculturen naast of op elkaar. Kan dat anders, natuurlijker? Op antwoord op die vaag te krijgen heeft onlangs een team van zes masterstudenten van de WUR samen met medewerkers van Stichting Agrobosbouw NL de nieuwe versie 2.1 van agrobosbouw voor ons land ontworpen. Daarbij worden agrobosakkers en agrobosweides op een flexibele manier geïntegreerd in de vorm van agrobosstroken waarbij stroken met eenjarige gewassen of gras worden afgewisseld met stroken met meerjarige planten. Wie geïnteresseerd is in versie 2.1. van agrobosbouw, kan een e-mail sturen naar info@agrobosbouw.nl.



PlantECOmbinaties met als kern meer dan 15 verschillende fruit- en notenbomen vormen een belangrijk onderdeel van agrobosbouw versie 2.1.

gaan de-intensiveren. Dat hoeft dan niet per se volgens het landerijgoedconcept te zijn, maar dat kan ook bestaan uit gemakkelijkere vormen – bijvoorbeeld toegespitst op één ecosysteemdienst – van natuurinclusieve landbouw. Zaak is vooral om vervuilende elementen – zoals oude, stikstof uitstotende stallen of bloementeelt – of landschap ontsierende – zoals grote moderne stallen of industriële loodsen – daar weg te krijgen. Dat zal niet gemakkelijk zijn, maar zou wel enorm kunnen bijdragen aan de totale aantrekkelijkheid en productiviteit, in de zin van ecosysteemdiensten, van het gebied.'

Wet- en regelgeving

Een probleem waar de geïntegreerde agrarische bedrijven van minister Schouten tegen aanlopen, is de wet- en regelgeving. Die gaat zo goed als altijd over óf landbouw óf natuur, iets daar tussenin lijkt (nog) niet te bestaan. Het scheppen van geleidelijk verlopende overgangen tussen landbouw en natuur is echter absoluut noodzakelijk, om te beginnen in een wet- en regelgeving die ook geïntegreerd is als het over landbouw en natuur gaat. Bijvoorbeeld op basis van de nieuwe tussencategorie "agronatuur". Die kan dan worden ingezet in ons hele landschap, bijvoorbeeld in de vorm van (ook stikstof!) buffers tussen stad en platteland of tussen (verder intensiverende) landbouw en natuur.

Want dan kunnen landerijgoederen als toekomstbestendige multifunctionele bedrijven pas daadwerkelijk een functie krijgen in de gebieden waar Martha Bakker op doelt of in de stadsranden van het PBL als schakelzones tussen stad en platteland.

Wie geïnteresseerd is in een beschrijving van het reilen en zeilen van een typisch landerijgoed in 2029, kan een e-mail sturen naar info@agrobosbouw.nl met als onderwerp "landerijgoed 2029".

** Bij allerlei vormen van Consumer Supported Agriculture (CSA) zoals Heerenboeren, is steeds vaker te zien dat vaste afnemers een kleinere of grotere rol spelen bij het ondersteunen van de boer, bijvoorbeeld bij activiteiten als oogsten.*

Agrobosbouw NL

Nieuwsbrief juni 2020

13

Green Deal Agrobosbouw

Zoals bekend is in het Klimaatakkoord 2019 in het onderdeel Landbouw en Landgebruik, naast de aanplant van duizenden ha nieuw bos, ook ingezet op de realisatie van 25.000 ha agrobosbouw tussen nu en 2030. Ambities die in een vol land als het onze eigenlijk alleen maar haalbaar zijn op landbouwgrond en dus ook alleen maar samen met en door boeren. Boeren (en andere grondeigenaren) die stappen op het gebied van agrobosbouw willen zetten en overheden en andere partijen die het Klimaatakkoord moeten uitvoeren, hebben elkaar dus hard nodig. Het is dan ook niet zo gek dat in datzelfde Klimaatakkoord staat dat er een subsidieregeling voor de aanplant van “bomen, houtige landschapselementen en agroforestry op landbouwbedrijven” komt. Een subsidie die in een buurland als België bijvoorbeeld intussen al jaren bestaat.

carbon credits

Maar financiële hulp hoeft niet alleen maar van de overheid te komen. In datzelfde Klimaatakkoord wordt namelijk ook gewezen op het in dit kader inzetten van zogenaamde carbon credits: verhandelbare certificaten die kunnen worden gekocht door particulieren, bedrijven en andere partijen die hun CO_2-uitstoot (vrijwillig) willen compenseren. Daarom laat Staatsbosbeheer op dit moment samen met ons en de Unie van Bosgroepen binnen het kader van de Green Deal Nationale Koolstofmarkt een zogenaamd methodedocument opstellen voor de financiering van de aanplant van nieuwe bossen en van bomen en andere houtige gewassen op landbouwgrond (agrobosbouw). Zo’n methodedocument moet er mede voor gaan zorgen dat de vastlegging van CO_2 in hout ook in de beloofde mate en voor lange tijd daadwerkelijk (en dus controleerbaar) wordt gerealiseerd.



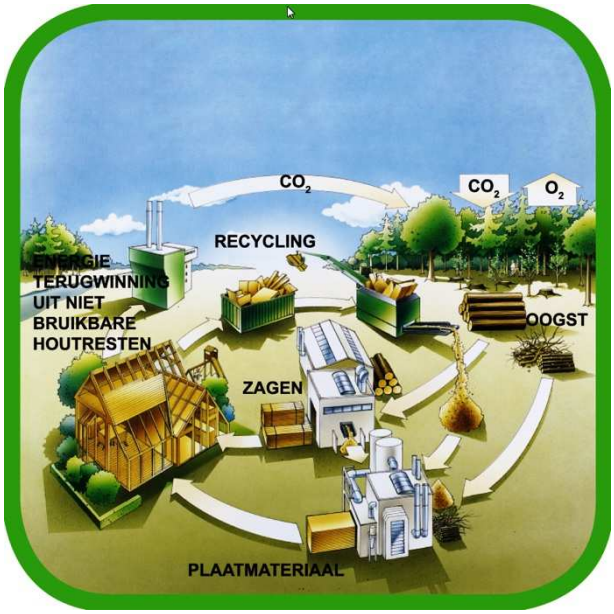
Er wordt op dit moment met ondersteuning van een subsidie van het ministerie van LNV gewerkt aan de oprichting van een koolstofbank die de certificaten voor de vastlegging van CO_2 in hout moet gaan uitgeven. Bij een vergelijkbaar programma dat al wat langer loopt (‘valuta voor veen’) gaat het ter indicatie om een opbrengst van 400 tot 700 euro per ha per jaar voor een grondeigenaar, om welke bedragen het in dit geval gaat, moet nog nauwkeurig worden berekend. Samen met de aanplantsubsidie voor bomen op landbouwgrond (initieel) komen deze certificaten (structureel > beheer) al aardig in de buurt van de invulling van de “slimme financiële prikkels” die volgens het PBL nodig zijn om tot opschaling van natuurinclusieve landbouw te komen.

bio credits

Daarnaast wordt er nog gekeken naar de mogelijkheden van de ontwikkeling van andere slimme financiële prikkels (PBL). Zo gaan we op dit moment samen met andere partijen na wat de mogelijkheden zijn van een programma gericht op de ontwikkeling van certificaten voor de vastlegging van CO_2 in de bodem. En als het gaat om het herstel van biodiversiteit op het boerenland werken Wageningen Environmental Research en het Louis Bolk Instituut op dit moment al in opdracht van de Rabobank en het Wereld Natuur Fonds bijvoorbeeld aan onderdelen van de Biodiversiteitsmonitor Melkveehouderij. Een instrument dat een belangrijke rol kan gaan spelen in het Deltaplan Biodiversiteitsherstel. Het zou interessant kunnen zijn als daarbij ook een soort bio credits zouden kunnen worden ontwikkeld, analoog aan carbon credits, maar dan gericht op verbetering van de biodiversiteit.

verdienmodellen
Op basis van deze vormen van verwaarden van ecosysteemdiensten werken we op dit moment in een breed samengesteld team aan het opstellen/uitwerken van verdienmodellen voor projecten op het gebied van agro-ecologische vormen van landbouw als agrobosbouw, voor een deel (maar niet uitsluitend) gerelateerd aan ons concept landerijgoed (zie onze vorige nieuwsbrief voor nadere informatie daarover). Verdienmodellen die we mogelijk ook gaan inbrengen in de Green Deal Agrobosbouw aan het opstellen waarvan we op dit moment werken in overleg met de RVO en het ministerie van LNV (dat in dit kader ook optreedt namens de ministeries van EZK, IenW en BZK) en dat primair is gericht op aanpassingen in de huidige wet- en regelgeving (zie ook het volgende onderwerp).

Van de verdere ontwikkelingen op dit gebied zullen we u via onze nieuwsbrieven op de hoogte blijven houden (staat u nog niet ingeschreven voor onze nieuwsbrieven? Stuur dan een mailtje met als onderwerp 'nieuwsbrief' naar info@agrobosbouw.nl).



Schriftelijke vragen Tweede Kamer over agrobosbouw

Op dinsdag 23 juni heeft het Tweede Kamerlid Carla Dik-Faber (ChristenUnie) - na overleg met ons - de volgende schriftelijke vragen over agrobosbouw voorgelegd aan minister Carola Schouten van LNV:

1. Bent u bekend met het concept van agrobosbouw, niet te verwarren met voedselbos, waarbij meerjarige planten (zoals bomen, struiken of kruiden) worden gecombineerd met éénjarige planten (zoals groenten en granen) en/of vee?
2. Ziet u voor agro-ecologische vormen van landbouw als agrobosbouw kansen om een belangrijke bijdrage te leveren aan beleidsdoelstellingen uiteenlopend van koolstofvastlegging en biodiversiteit tot bodemverbetering en waterkwaliteit? Zo ja, hoe?
3. Kunt u aangeven of en, zo ja, hoe er wordt gekeken naar de mogelijkheden die agro-ecologische vormen van landbouw als agrobosbouw bieden bij de realisatie van de Bossenstrategie?
4. Welke mogelijkheden om agro-ecologische vormen van landbouw zoals agrobosbouw te stimuleren dan wel te faciliteren heeft u voor ogen?
5. Op welke wijze kan het bestaande/nieuwe Europese Gemeenschappelijk Landbouwbeleid hier volgens u aan bijdragen, bijvoorbeeld als vergroeningsmaatregel (pijler 1) of als natuur- en landschapselementen (pijler 2)?

6. Deelt u de conclusie dat de huidige wet- en regelgeving en de daarin opgenomen scheiding tussen landbouw en natuur onvoldoende perspectief biedt aan agrariërs om over te schakelen op agro-ecologische vormen van landbouw als agrobosbouw?
7. Bent u bereid om in de Wet natuurbescherming (Wnb) een uitzondering te maken voor agro-ecologische vormen van landbouw zoals agrobosbouw, waardoor agrobosbouw beschouwd wordt als onderdeel van het landbouwsysteem en niet gezien wordt als houtopstand?
8. Kunt u aangeven hoe u wilt voorkomen dat agrariërs bij de omschakeling naar agro-ecologische vormen van landbouw als agrobosbouw (mede dankzij de huidige wet- en regelgeving) worden geconfronteerd met een forse afwaardering van hun grond van landbouw naar natuur?
9. Bent u bereid om in overleg te treden met decentrale overheden om uitzonderingen te bepleiten in lokale en provinciale regels die de aanplant van bomen op landbouwgronden mogelijk maken (landschappelijke inpassing, openheid, cultureel landschap etc.)?
10. Welke mogelijkheden ziet u voor agrariërs om tot structurele verdienmodellen te komen voor agro-ecologische vormen van landbouw, waaronder agrobosbouw? Kunnen carbon-credits daarbij op enigerlei wijze een rol spelen?
11. Kunt u aangeven of het agrarisch onderwijs voldoende inspeelt op nieuwe agro-ecologische vormen van landbouw zoals agrobosbouw? Bent u bereid hierover in overleg te gaan met het agrarisch onderwijs?
12. Welke mogelijkheden (Green Deal, subsidie-instrumentarium of anderszins) heeft u om boeren te verleiden over te stappen op agro-ecologische vormen van landbouw zoals agrobosbouw?
13. Op welke wijze wilt u de doelstelling uit het klimaatakkoord voor 25.000 hectare agrobosbouw realiseren?
14. Is reeds gestart met het in het klimaatakkoord opgenomen ‘Aanvalsplan versterking landschappelijke identiteit via landschapselementen’, welke partijen zijn daarbij betrokken en wat is hun bijdrage?
15. Hoe staat u tegenover een Ontwikkelmaatschappij Agrobosbouw? Kunt u aangeven wat de actuele stand van zaken is bij de ontwikkeling van de ‘subsidieregeling voor bomen, houtige landschapselementen en agroforestry op landbouwbedrijven’?
16. Welke rol ziet u weggelegd voor agrobosbouw in bijvoorbeeld ‘oranje’ overgangsgebieden, in aansluiting op het Nationaal Natuurnetwerk, zoals de commissie Remkes die beschrijft in ‘Niet alles kan overal’?

Kamervragen moeten formeel binnen een termijn van drie weken (of na een uitstelbericht zes weken) worden beantwoord. In een volgende nieuwsbrief zullen we aandacht besteden aan de antwoorden.

Louis Bolk Instituut

Masterplan Agroforestry

Op verzoek van het Ministerie van LNV heeft het Louis Bolk Instituut (LBI) onlangs het ‘Masterplan Agroforestry, advies voor het realiseren van een schaalsprong van agroforestry in Nederland’ opgesteld: “De stip aan de horizon die daarbij is gehanteerd is om 25.000 hectare aan agroforestry in 2030 te realiseren, waarvan minimaal 1.000 hectare aan voedselbos.” Het is in onze ogen helaas niet geworden wat we ervan hadden verwacht. Zo kan agrobosbouw bijvoorbeeld echt wel meer zijn dan rijen bomen die op vaste afstanden van elkaar zijn aangeplant. Maar we laten een nader oordeel hierover natuurlijk graag aan u als lezer over. Daarom hebben we dit advies op onze website opgenomen onder ‘publicaties’.

VOEDSELBOSBOUW NL

Duurzame schaalsprong voedselbosbouw

Aansluitend op dat advies heeft de Stichting Voedselbosbouw NL het advies 'Duurzame Schaalsprong voedselbosbouw, een masterplan voor de realisatie van minimaal 1.000 hectare voedselbossen op Nederlandse landbouwgronden in de periode 2020-2030' opgesteld. Dit advies komt al direct bij eerste lezing over als een stuk professioneler, breder opgezet en beter onderbouwd. Wat opvalt, is dat daar waar het LBI wat de begroting betreft voor de eerste 5 jaar uitkomt op een gemiddeld bedrag per jaar van ruim 400.000 euro (exclusief BTW), zonder een indicatieve financieringsopzet, de Stichting Voedselbosbouw NL uitkomt op een gemiddeld bedrag per jaar van ruim 1.250.000 euro (exclusief BTW), maar hier wel inclusief een indicatieve financieringsopzet. Ook dit stuk hebben we onder 'publicaties' opgenomen op onze website, bijvoorbeeld om zelf een oordeel te kunnen vormen over welke van die twee bedragen het meest reëel is.

Over vertrekpunten en richtpunten

Wat in de inleidende tekst van beide adviezen ook opvalt is dit:

> **Een hectaredoel als richtpunt**
>
> *Een advies over de ontwikkeling van agroforestry/voedselbossen kan concreter en daarmee meer actiegericht gemaakt worden als de ontwikkeling wordt gekoppeld aan een ambitie of richtpunt. Op basis van gegevens uit de werkgroep Bos, Bomen en Natuur onder het Klimaatakkoord heeft het PBL bij de doorrekening van het Klimaatakkoord een doelstelling van 25.000 ha agroforestry en 1.000 ha voedselbos in 2030 als vertrekpunt genomen. Ook in dit advies gebruiken we deze hectaredoelstelling als richtpunt. Deze arealen zijn echter niet als ambitie opgenomen in het Klimaatakkoord en ook in andere formele stukken is geen ambitie vastgelegd. Daarom zijn deze arealen nadrukkelijk bedoeld als richtpunt voor de gedachtevorming over de ontwikkeling van agroforestry/voedselbossen en moeten ze niet worden gelezen als formeel vastgelegde ambitie.*

Dit stuk tekst met de omschrijving ambitie of richtpunt is waarschijnlijk op verzoek van het ministerie van LNV opgenomen om te voorkomen dat de hectares kunnen worden uitgelegd als een keiharde doelstelling die moet worden gehaald. En waarop de politiek later, bij het eventueel niet halen daarvan, zou kunnen worden afgerekend. Twee kanttekeningen passen hier. In beide adviezen is sprake van "het realiseren van 25.000 hectare aan agroforestry in 2030, waarvan minimaal 1.000 hectare aan voedselbos", terwijl hier sprake is van een doelstelling van 25.000 ha agroforestry **en** 1.000 ha voedselbos in 2030. Verder rekende het PBL trouwens bij de doorrekening van het Klimaatakkoord niet alleen met 25.000 ha agroforestry en 1.000 ha voedselbossen, maar ook nog eens met 5.000 ha biomassateelt in kippenuitlopen.

Vergelijkbare rapporten uit F - D - VS

In andere landen zijn rapporten vergelijkbaar met het Masterplan Agroforestry van het LBI uitgebracht, soms al jaren geleden (Frankrijk: 'Plan de développement de l'agroforesterie'), soms recent (Duitsland: 'Bäume als Bereicherung für Landwirtschaftliche Flächen, ein Innovationskonzept für die verstärkte Umsetzung der Agroforstwitschaft in Deutschland'; en de Verenigde Staten: 'Agroforestry Stategic Framework'). Om vorm en inhoud daarvan te kunnen vergelijken met het door het LBI opgestelde advies, hebben we ze alle drie ook op onze website onder 'publicaties' opgenomen.

Deltaplan agrobosbouw

Omdat het Masterplan Agroforestry wat ons betreft een te beperkte opzet heeft om te kunnen dienen als onderlegger voor de Green Deal Agrobosbouw, gaan we op dit moment na of het zinvol is om met anderen te gaan werken aan het opstellen van een breder opgezet Deltaplan Agrobosbouw.

En alles kan inderdaad niet overal



Naar aanleiding van het in kaart brengen van de risico's van biodiversiteitsverlies kwamen De Nederlandse Bank (DNB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) onlangs gezamenlijk tot de conclusie dat pensioenen, beleggingen en leningen forse risico's lopen door verlies van soorten en schade aan ecosystemen en natuur. Het blijkt daarbij te gaan om honderden miljarden euro's: "Duidelijk is dat het verlies aan biodiversiteit een van de grootste risico's is voor de samenleving en de economie."

Tegelijkertijd besteedde Trouw in een voorpagina-artikel waarin aandacht wordt besteed aan deskundigen die na bestudering van het een week eerder uitgebrachte advies van de commissie-Remkes om in tien jaar tijd de Nederlandse stikstofuitstoot te halveren, stellen dat dat niet hard is onderbouwd ('Stikstofadvies berust op inschattingen' Trouw 18 juni). Terwijl voor dat advies natuurlijk net zo goed hetzelfde zou kunnen gelden als voor de conclusie die DBN en PBL trekken als het over biodiversiteitsverlies gaat: "De cijfers zijn nog aan de lage kant, omdat er nog niet genoeg data zijn over het verband tussen natuur en economie en de berekeningen complex zijn."

De vraag is of je op een van alle kanten klinkende kreet "Ons huis staat in brand!" wel moet reageren met wedervragen over hoeveel kamers het precies gaat en of die inschatting wel hard valt te onderbouwen. Het redactioneel commentaar 'Advies Remkes biedt kansen' (Trouw 13 juni) luidt wat ons betreft dan ook terecht: "Het rapport laat zich ook lezen als een aansporing om flink werk te maken van groen beleid, dat eigenlijk onvermijdelijk is." Ofwel: Begin als de wiedeweerga met blussen!

Aan een belangrijk, toekomstgericht onderdeel van het advies van de commissie-Remkes is tot nog toe nog maar weinig aandacht besteed. Namelijk als de commissie stelt dat binnen een slimme verbinding van landbouw met de omgeving ook een juiste verbondenheid van landbouw met natuur hoort in een natuurinclusief boerenland. Iets dat wat de commissie-Remkes betreft zou kunnen worden gerealiseerd in de vorm van een driedeling van ons land langs de lijnen groen, rood en oranje.

Groen staat daarbij voor gebieden met de functie natuur. Een robuuste natuur waar de omstandigheden daarvoor optimaal zijn. Op basis van een (verder uitgebreid?) Natuurnetwerk Nederland (NNN) inclusief de nodige verbindingscorridors. Rood staat dan voor gebieden met de functie landbouw. Een duurzame, hoogproductieve landbouw “waar de omstandigheden voor een ecologisch efficiënte hoge productie van gewassen optimaal zijn”. Daarbij optimaal gebruik makend van daarvoor geschikte landbouwgrond. Op basis van een soort Agronetwerk Nederland (ANN) bijvoorbeeld. Met in aansluiting op NNN en ANN “oranje verbindingen in het omliggende landelijk gebied, met landschappelijk verweven functies die bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving van het landelijk gebied”. Met een minder productieve, multifunctionele landbouw ook in gebieden waar dat goed aansluit op de lokale landschappelijke waarden met daarop onderscheiden producten.

Deze driedeling lijkt geen gek toekomstperspectief te bieden voor allerlei vormen van natuurinclusieve landbouw zoals ook de minister van landbouw die voor ogen heeft. Zeker als we minder productief ook mogen lezen als meer op kwaliteit dan op kwantiteit gericht. Die driedeling past ook naadloos in de recente aankondiging van de minister van binnenlandse zaken Kajsa Ollongren dat Den Haag weer meer de touwtjes in eigen handen gaat nemen als het gaat om de manier waarop we ons land ruimtelijk ordenen. Maar mag de inkleuring met de drie kleuren groen, rood en oranje dan wel voor alle drie optimaal en zorgvuldig gaan plaatsvinden, passend bij een aanpak die zoveel mogelijk integraal is, zoals de commissie-Remkes voorstaat, en niet met bijvoorbeeld oranje als een verzameling van rest(gebied)jes?



Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4730
Extern Zaak ID	1515514
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	66
Omschrijving	Omgevingsverordening: Vaststellen omgevingsregeling, aanpassen mandaten en vaststellen beleidsregel (C-agenda RWK 23-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

Op 22 oktober 2020 heeft PS de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De Omgevingsregeling is als eindconcept besproken door PS en is nu voorgelegd aan GS om definitief vast te stellen. Hierin zijn de nadere regels opgenomen waarvoor GS de bevoegdheid hebben gekregen. De planning is dat zowel de regeling als de verordening rond 16 november in werking zullen treden. Met dit besluit worden ook de mandaten van de Omgevingsdiensten en de Beleidsregel "Tegemoetkoming schade Noord-Holland" aangepast aan de nieuwe Omgevingsverordening NH2020.

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. H.E. Wiersma

BEL/OMB

Telefoonnummer +31235143623

wiersmah@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 5 NOV. 2020

Kenmerk

1515514/1516232

Uw kenmerk

Betreft: Omgevingsregeling vastgesteld, wijziging mandaten Omgevingsdiensten en gewijzigde beleidsregel tegemoetkoming schade Noord-Holland

Geachte leden,

Op 3 november jl. hebben wij de definitieve Omgevingsregeling NH2020 vastgesteld, het besluit genomen om de mandaten van de omgevingsdiensten te wijzigingen en de gewijzigde beleidsregel tegemoetkoming schade Noord-Holland vastgesteld. Deze besluiten zijn een vervolg op het vaststellen van de Omgevingsverordening NH2020 door uw Staten op 22 oktober jl.

Omgevingsregeling NH2020

De Omgevingsverordening NH2020 geeft bij verschillende artikelen de mogelijkheid aan GS om nadere regels te stellen. Deze nadere regels zijn opgenomen in de Omgevingsregeling NH2020. Het eindconcept van de Omgevingsregeling NH2020 is met de stukken die horen bij de Omgevingsverordening NH2020 aan u toegestuurd. Op 3 november jl. hebben wij de definitieve Omgevingsregeling NH2020 vastgesteld.

Ten opzichte van het eindconcept is de regeling op een aantal punten gewijzigd. Dit zijn merendeel wijzigingen die geen grote inhoudelijke consequenties hebben. Een uitzondering hierop vormen de wijzigingen bij de indieningsvereisten voor het aanvragen van een windenergiegebied binnen de MRA en stimuleringsgebieden zonne-energie. De indieningsvereisten zijn vereenvoudigd waardoor van aanvragers minder onderzoekslasten worden gevraagd bij indiening van een aanvraag voor windenergiegebieden. In aanvulling op de versoepelde indieningsvereisten zal door de provincie een aanvullend milieueffectonderzoek worden uitgevoerd in de vorm van een addendum bij het planMER "Structuurvisie Wind op land". Dit geeft de milieugevolgen aan, zodat op basis daarvan een onderbouwde keuze voor een windenergiegebied mogelijk is.

Daarnaast is de participatie-eis aangepast. De gevraagde onderbouwing is voor windenergiegebieden en stimuleringsgebieden zonne-energie gelijk getrokken. Hierbij hebben wij ervoor gekozen om te vragen om een participatiedocument waarin wordt beschreven of en hoe inwoners en stakeholders zijn betrokken bij het verzoek. Hierdoor blijft de

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

verantwoordelijkheid voor maatschappelijk draagvlak bij de indieners, in lijn met de het principe 'lokaal wat kan, regionaal wat moet'.

Mandaten omgevingsdiensten

Met het ingaan van de Omgevingsverordening NH2020 komen de 21 verordeningen die zijn samengevoegd in de Omgevingsverordening te vervallen. Dat betekent ook dat verwijzingen hiernaar in onderliggende stukken niet meer kloppen. Om deze reden zijn de mandaten van de Omgevingsdiensten gewijzigd, zodat ze nu naar het juiste artikelnummer in de Omgevingsverordening NH2020 verwijzen. Dit betreft geen inhoudelijke aanpassing ten opzichte van de vigerende mandaten.

Wijziging beleidsregel tegemoetkoming schade Noord-Holland

Ook de Beleidsregel tegemoetkoming schade Noord-Holland wordt aangepast in verband met de inwerkingtreding van de Omgevingsverordening NH2020. De beleidsregel verwijst namelijk naar de Verordening tegemoetkoming schade Noord-Holland, en deze verordening wordt ingetrokken met de inwerkingtreding van de Omgevingsverordening NH2020. Daarnaast worden met deze wijziging een paar verbeterpunten meegenomen die de afgelopen tijd naar voren zijn gekomen.

De gewijzigde stukken zullen gepubliceerd worden in het provinciaal blad (www.officielebekendmakingen.nl) en gelijktijdig met de Omgevingsverordening NH2020 in werking treden. Wij verwachten dat dit op 16 november het geval zal zijn. Zowel de Omgevingsregeling NH2020 als de gewijzigde Beleidsregel tegemoetkoming schade Noord-Holland zullen op de website van de provincie geplaatst worden.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4741
Extern Zaak ID	1494946
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	67
Omschrijving	Erfgoed: Reactie GD op initiatiefvoorstellen SP Steunpunt Monumenten en Archeologie (A-agenda EFB 30-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	30 november 2020

Toelichting

Het college adviseert PS over twee initiatiefvoorstellen over de onderwerpen archeologie en erfgoed.

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.A. van Eerden
BEL/REE

Telefoonnummer +31235144012
eerdenr@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 5 NOV. 2020

Kenmerk
1494946/1510318

Uw kenmerk

Betreft: Reactie initiatiefvoorstellen SP Steunpunt M&A

Geachte leden,

De SP heeft middels het lid dhr. W. Hoogervorst op grond van artikel 42 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en werkzaamheden van Provinciale Staten en Statencommissies van Noord-Holland 2015, een tweetal initiatiefvoorstellen ingediend aangaande nieuwe taken voor het Steunpunt Monumenten en Archeologie. Het betreft een voorstel inzake de ondersteuning en deskundigheidsbevordering van vrijwilligers in de erfgoedsector en een voorstel inzake een jaarlijkse inventarisatie van archeologiebeleid van gemeenten door het steunpunt bij alle Noord-Hollandse gemeenten.

Op dit moment loopt ook het proces van actualisering van ons cultuurbeleid. Dit is als gevolg van de Coronacrisis vertraagd. Met brief 1414654 / 1414661 van 1 mei 2020 bent u geïnformeerd over de nieuwe planning. Zowel voor de rol van het Steunpunt als het thema vrijwilligers geldt dat deze onderwerpen in brede zin ook aan bod zullen komen in de verdere gedachtewisseling met PS over de actualisering van ons cultuurbeleid. De ingediende initiatiefvoorstellen lopen hier dus enigszins op vooruit. Ons advies over de initiatiefvoorstellen baseren we daarom op ons huidige beleid en rolopvatting.

Het advies over de twee voorstellen wordt hieronder behandeld met een conclusie tot besluit.

Inleiding
De basistaken voor provinciale steunfuncties monumentenzorg en archeologie zijn in een bestuursakkoord tussen OCW en IPO vastgelegd. Het rijk heeft voor de invulling van de steuntaken in de provincie Noord-Holland jaarlijks een budget van € 80.000 gereserveerd, dat de provincie besteedt. De provincie legt hetzelfde bedrag erbij; totaal is dus € 160.000 beschikbaar. Om cultuurhistorie actief bij gemeenten onder de aandacht te brengen door middel van thematische projecten zet de provincie daarnaast een extra bedrag van €300.000 via het steunpunt in.
Een steunpunt is een per provincie georganiseerd onafhankelijk instituut voor cultureel erfgoed in de ruimtelijke omgeving. Het steunpunt biedt gemeenten hulp bij het formuleren en uitvoeren van cultuurhistorisch (erfgoed-) beleid en ondersteuning aan particulieren.

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

Steunpunten kunnen ook betaalde opdrachten voor derden uitvoeren (dus los van de subsidie). Een 'Erfgoedhuis' heeft doorgaans een bredere taak dan een steunpunt en voorziet o.a. meestal ook in de ondersteuning van historische verenigingen, amateurhistorici- en archeologen, alsmede musea.
In Noord-Holland kennen we het Steunpunt Monumenten en Archeologie. De provincie stelt zoals aangegeven jaarlijks een subsidie beschikbaar om de ondersteuning van gemeenten door het steunpunt uit te voeren. Dit wordt gedaan aan de hand van een vastgesteld Activiteitenplan.

a. Het voorstel inzake de ondersteuning en deskundigheidsbevordering van vrijwilligers in de erfgoedwereld door het steunpunt.

Concreet wordt voorgesteld om de inzet van het Steunpunt Monumenten en Archeologie Noord-Holland met ingang van 2021 uit te breiden door het zich ook te richten op de ondersteuning en deskundigheidsbevordering van een nieuwe doelgroep, de erfgoedvrijwilligers. Zoals in het voorstel terecht wordt aangehaald, wordt de inzet van vrijwilligers in de erfgoedsector door de provincie ook momenteel al van belang geacht en ook nadrukkelijk in het werk van het steunpunt opgepakt. Onder meer door voorlichting over de rol van lokale groepen in het gemeentelijk erfgoedbeleid (ingevolge de Omgevingswet) en ook via het betrekken van vrijwilligers en erfgoedorganisaties bij de 'inspiratie-, en informatiebijeenkomsten' in onder meer de 10 archeologiegebieden.
De SP geeft aan dat er geregeld vragen vanuit erfgoedorganisaties komen met daarin een roep om ondersteuning van hun activiteiten vanuit de overheid. Men pleit voor een steviger ondersteuning van deze organisaties vanuit het steunpunt door eerst de behoeften te inventariseren, vervolgens samenwerkingen tussen hen en andere erfgoedorganisaties op te zetten en vooral in te zetten op informatieverstrekking en deskundigheidsbevordering. Uiteindelijk wil men het steunpunt door laten doorgroeien naar een Erfgoedhuis. Ook meent de SP dat Huis van Hilde een uitgelezen locatie is voor een intensieve(re) ondersteuning van deze organisaties.
Wij herkennen het geschetste beeld van een 'problematiek' echter niet en vraagt zich af of de behoefte van erfgoedvrijwilligers groot genoeg is om op dit moment nieuw, of aanvullend beleid te legitimeren. De provincie werkt op bepaalde terreinen reeds intensief samen met diverse erfgoedorganisaties en vrijwilligers. Bovendien worden vrijwilligers en erfgoedorganisaties als specifieke doelgroep betrokken bij diverse activiteiten van het steunpunt. Huis van Hilde is een (groeiende) plaats voor samenwerking met dergelijke organisaties rondom tentoonstellingen, lezingen, themadagen, publicaties en discussiebijeenkomsten. Meer, of verdergaand beleid in dezen lijkt ons dan ook op dit moment niet nodig of wenselijk.

b. Het voorstel inzake een jaarlijkse inventarisatie van archeologiebeleid van gemeenten door het steunpunt

De SP doet dit voorstel vanuit de opvatting dat de provincie momenteel weliswaar gemeenten inspireert en informeert op het gebied van archeologie in het ruimtelijk beleid, maar dat dat onvoldoende is om vernietiging van ondergronds erfgoed in voldoende mate te voorkomen. Men baseert zich qua probleemanalyse en noodzakelijkheid op een voorval op Wieringen in 2019: "een ernstige verstoring van het archeologisch bodemarchief". Wij hebben over dit thema twee keer

Statenvragen beantwoord (nr. 30; 21mei 2019 en nr. 50, 10 september 2019). Wij hebben daarin uiteengezet dat gemeenten op het gebied van archeologie in de ruimtelijke ordening een grote mate van beleidsvrijheid hebben en dat aan provinciale zijde een controlerend instrument ontbreekt. Het voorstel van de SP houdt een uitvoerige jaarlijkse inventarisatie van het gemeentebeleid (47 stuks) in, met tevens een analyse: "wat gaat er goed, wat kan beter, wat is er nodig?" De provincie kent in het huidige beleid diverse activiteiten waarin (via het steunpunt) gemeenten inderdaad worden geïnspireerd tot het maken van goed archeologiebeleid, zonder te tornen aan de autonomie van gemeenten. Het steunpunt heeft de algemene taak om informatie en inspiratie te bieden aan gemeenten en vragen te beantwoorden over archeologiebeleid. In de tekst van het initiatiefvoorstel wordt als voorbeeld de 'glossy' over Wieringen genoemd. Dit is een door de provincie via het steunpunt uitgegeven, rijk geïllustreerd blad over de archeologie van één van de 10 'Archeologiegebieden'. Deze glossy's komen tot stand door een intensieve voorbereiding via bijeenkomsten (een informatiemiddag en een presentatiemoment) die in de betreffende gebieden gehouden worden. In die bijeenkomsten wordt in ruime mate aan erfgoedorganisaties en vrijwilligers inbreng gevraagd. Hieruit ontstaat een 'Gebiedsdocument', waarin alle wetenschappelijke informatie van elk archeologiegebied is gebundeld en een publieksversie daarvan, de 'glossy'. Al deze activiteiten vinden plaats in het kader van de 'inspiratie en informatie' die de provincie geeft aan gemeenten over archeologie en archeologiebeleid in deze gebieden. Door het rijk wordt jaarlijks in het kader van de 'Monitor Erfgoedbeleid' een landelijke inventarisatie en evaluatie uitgevoerd van het erfgoed- en archeologiebeleid, waaronder dat van gemeenten. Vierjaarlijks verschijnt de landelijke Erfgoedbalans. De discussie over de vraag in hoeverre het archeologiebeleid door gemeenten juist wordt uitgevoerd vindt landelijk gezien in diverse fora plaats, met name vanuit OCW. Archeologiebeleid is per slot een taak die door het rijk aan gemeenten is gedelegeerd.
Wij zijn van mening dat er voor de voorgestelde jaarlijkse inventarisatie van het gemeentelijke archeologiebeleid, aanvullend op wat reeds gebeurt, niet voldoende aanleiding is. Tevens tendeert een dergelijke jaarlijkse inventarisatie naar het 'controleren' van gemeenten in hun autonome beleid, hetgeen niet wenselijk is. De wettelijke taak van provincies op het gebied van de archeologie beperkt zich feitelijk met name tot die van eigenaar van collecties en het in stand houden van een archeologisch depot. De provincie heeft in het ruimtelijk beleid van gemeenten geen 'controlerende' taak of bevoegdheid.

Beide voorstellen horen, gelet op het bovenstaande, feitelijk niet bij de reguliere werkzaamheden van het steunpunt en zouden dus, indien uitvoering ervan toch wenselijk wordt geacht, in principe als opdracht aanbesteed moeten worden.

Conclusie:
Wij concluderen dat geen van de initiatiefvoorstellen wenselijk beleid zijn en raden deze dus beide af.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4622
Extern Zaak ID	1501895
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	68
Omschrijving	Europa: Startnotitie Europastrategie 2022-2025 (B-agenda EFB 30-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

De startnotitie Europastrategie Noord-Holland 2022-2025 beschrijft het proces van het opstellen van de nieuwe Europastrategie voor de jaren 2022-2025.

Startnotitie Europastrategie (2022-2025) voor Noord-Holland

Inleiding

Deze startnotitie geeft de inrichting van het proces aan van de totstandkoming van de nieuwe Europastrategie inclusief de fases waarin Provinciale Staten betrokken worden en waarin hen wordt gevraagd mee te denken over de kaders van de volgende strategie. Deze notitie benadrukt in het kort wat er in de afgelopen periode aan middelen in Noord-Holland is binnengekomen, op verzoek van Statenleden en beschrijft vervolgens de actieve houding van een aantal gedeputeerden binnen de Europese netwerken in de afgelopen jaren. In het tweede deel van de notitie kijken we naar de toekomst en naar de kansen voor Noord-Holland in het Europese krachtenveld.

Eind 2021 loopt de Europastrategie Noord-Holland 2017-2021 af. Het Comité van de Regio's schat dat ongeveer zeventig procent van de EU-wetgeving wordt uitgevoerd door decentrale overheden.[1] Dit betekent dat EU-wetgeving doorwerkt in ons eigen beleid of dat het moet worden toegepast en uitgevoerd door provincies. Een actieve houding van de provincie bij het beïnvloeden van het beleid in Brussel is dus van belang. De Europastrategie bepaalt het kader en de focus waarbinnen de provincie Noord-Holland in Europa actief is.

In de afgelopen programmaperiode (2014-2020) ontving het Noord-Hollandse bedrijfsleven uit het Europese (EFRO) programma Kansen voor West, inclusief het Metropool Regio Amsterdam (MRA)-loket € 42 miljoen aan Europese subsidies; enkel het Noord-Hollandse loket ontving € 22 miljoen, in het bijzonder voor innovatieve projecten. Om Noord-Hollandse bedrijven en instellingen in aanmerking te laten komen voor deze subsidies uit Europa, speelt de provincie een cruciale rol. Naast dat de provincie bekend is met de Europese programma's, financiert de provincie namelijk mede de innovatieve ondernemers en projecten in onze regio met cofinanciering. Uit een rapport [2] over de inventarisatie van Euro's voor onze regio's, is gebleken dat de Europese programma's onder provinciale regie, zoals Kansen voor West en Interreg, een gewogen multiplier van 2,71 hebben.

Zoals hiervoor vermeld is actief zijn in Brussel een voorwaarde om invloed te kunnen uitoefenen op de Europese beleidsontwikkeling. Binnen het kader van de Europastrategie, alsmede op basis van onze eigen beleidsprogramma's en op basis van standpunten van de gezamenlijke provincies, hebben achtereenvolgens de gedeputeerden Loggen en Van der Hoek geopereerd binnen het Comité van de Regio's - en sinds september 2020 zal gedeputeerde Zaal hetzelfde doen. Zij hebben hun standpunten ingebracht in de adviezen van het Comité over voorstellen van de Europese Commissie. De achtereenvolgende gedeputeerden waren of zijn als woordvoerders nauw betrokken namens Noord-Holland -

[1] Comité van de Regio's, Een nieuw verdrag, een nieuwe rol voor lokale en regionale overheden, 2010, p. 8. Bij dit cijfer kunnen overigens wel vraagtekens worden geplaatst aangezien de bron van dat cijfer niet duidelijk is, aldus het RoB advies Met Europa verbonden uit 2013.

[2] Inventarisatie Europese euro's provincie Noord-Holland, Metropoolregio Amsterdam & gemeente Amsterdam, Peildatum, 1 juli 2020, pagina 32.

en meestal namens alle andere Nederlandse provincies - bij de totstandkoming van de adviezen van het Comité van de Regio's op het gebied van landbouw- en plattelandsbeleid. Gedeputeerde Loggen was tijdens zijn mandaat verantwoordelijk voor een eigen-initiatief advies van het Comité van de Regio's over innovatie op het gebied van watermanagement. Nederland is toonaangevend op dit terrein en de verwachting is dat de Europese Commissie hiermee rekening houdt bij de verdere ontwikkeling van het Europese waterbeleid. Gedeputeerde Van der Hoek gebruikte zijn positie om bij de Europese Commissie belemmerende regelgeving onder de aandacht te brengen waarmee ondernemers in de circulaire economie te maken hebben.
In zijn functie van vicepresident van de Conference of Peripheral Maritime Regions (CPMR, het netwerk van Europese maritieme regio's en eilanden) overlegde gedeputeerde Loggen met o.a. de Eurocommissaris voor Maritieme Zaken & Visserij over de ruimtelijke ordening op zee, met de Commissaris voor Regionaal Beleid over de toekomst van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling en met de Commissaris voor Financiën over de meerjarenbegroting van de Europese Unie en het geld dat beschikbaar moet komen voor de bestrijding van klimaatverandering en de toekomstige regionale ontwikkeling in Europa. Uiteraard deed hij dat namens de gezamenlijke maritieme regio's, maar het eigen Noord-Hollandse kader werd natuurlijk nooit uit het oog verloren.

Naar een nieuwe strategie

De huidige Europastrategie eindigt dus formeel in 2021. Deze notitie beschrijft de inrichting van het proces naar de totstandkoming van de Europastrategie 2022 - 2025.

Er zijn verschillende redenen om de Europastrategie te herzien. Sinds 2019 heeft Noord-Holland het nieuwe coalitieakkoord Duurzaam doorpakken met daarin nieuwe accenten. Citaat: *"Veel Europese wet- en regelgeving werkt door in onze provincie. Wij hebben de afgelopen jaren veel inzet gepleegd in Europa en ons daarmee een positie verworven. Dat levert (financiële) kansen op die we willen verzilveren, bijvoorbeeld op de beleidsterreinen milieu, landbouw, energie en klimaatbeleid. We reserveren middelen voor de cofinanciering van Europese projecten. Daarnaast werken wij samen in IPO-verband en met het Rijk om Europese besluitvorming, waar mogelijk, te beïnvloeden en onze kansen te vergroten."*

Eveneens in 2019 presenteerde de nieuwe Europese Commissie zes grote ambities[3] die de komende jaren de basis vormen voor het Europese beleid. Met name de ambities ten aanzien van de verduurzaming van Europa zijn relevant voor de provincie. De uitvoering van de EU Green Deal[4] en de daaruit voortvloeiende Europese Klimaatwet zal deels bij de regio's (en gemeenten) komen te liggen. Dit betekent dat wij te maken krijgen met nieuwe Europese wet- en regelgeving die de provincie moet uitvoeren én die de inhoud van het eigen beleid

[3] Deze ambities zijn: (1) Een Europese "green deal" (2) Een economie die werkt voor de mensen (3) Een Europa dat klaar is voor het digitale tijdperk (4) Onze Europese levenswijze beschermen (5) Een sterker Europa in de wereld (6) Een nieuwe impuls voor de Europese democratie.

[4] De *Green Deal* is de routekaart van de Europese Commissie om de economie van de EU duurzaam te maken met als doel om uiterlijk in 2050 volledig klimaat neutraal te zijn.

beïnvloedt. Daarnaast hebben voorziene en onvoorziene maatschappelijke ontwikkelingen – in het bijzonder de gevolgen van COVID-19 – invloed op onze Europese focus.

Ook in de periode tot aan vaststelling van de nieuwe Europastrategie blijven wij bovenstaande ontwikkelingen in Brussel volgen en zetten ons binnen verschillende samenwerkingen en netwerken in om Noord-Hollandse belangen in Brussel onder de aandacht te brengen. Zo vertegenwoordigt gedeputeerde Zaal de provincie Noord-Holland en het IPO in de Commissie NAT[5] van het Comité van de Regio's en is vanuit die rol betrokken bij de consultaties rondom de Europese *Farm to Fork Strategy* en de ontwikkeling van het nieuwe Gemeenschappelijk Landbouwbeleid (GLB).[6] Daarnaast werken we de komende periode onverminderd door aan de ontwikkeling van de nieuwe operationele programma's voor Kansen voor West 3 en INTERREG. Beide programma's worden gefinancierd vanuit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) en leveren een belangrijke bijdrage aan de innovatiekracht in Noord-Holland en de transitie naar een koolstofarme en circulaire economie. Bovendien kan gedeputeerde Loggen, inmiddels President van het netwerk CPMR onze Europese contacten verder uitbouwen en kan hij vanuit zijn voorzittersrol deelnemen aan Europese overleggen op een hoog niveau. In de North Sea Commission (onderdeel van CPMR), een netwerk van regio's rondom de Noordzee, is de provincie op dit moment ook actief op de dossiers duurzaamheid en circulaire economie. Gedeputeerde Pels heeft zitting in een van de werkgroepen van het netwerk NSC. Commissaris van Dijk, als voorzitter van het Huis van de Nederlandse Provincies in Brussel zal nadrukkelijk aandacht vragen voor transparante samenwerking en beïnvloeding van Europees beleid via onze netwerken.[7]

Cofinanciering Europese projecten

Zowel het verwerven van invloed als het verwerven van subsidies zijn sterk afhankelijk van de middelen die beschikbaar zijn. Wij maken gebruik van het Europese Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) via de programma's Interreg en Kansen voor West. Met de, uit deze programma's verkregen subsidies worden vooral innovaties in het MKB en projecten ter vermindering van de CO2-uitstoot gestimuleerd, zowel in Europese regio's als ook in onze provincie. Voor ons beleid voor natuur, water en landbouw maken wij gebruik van het Europees Landbouwfonds voor Plattelandsontwikkeling (ELFPO) en het Europese Landbouwgarantiefonds (ELGF). Hiervoor hebben wij het Plattelandsontwikkelingsprogramma

---

[5] De commissie Natuurlijke Hulpbronnen (NAT) is bevoegd voor o.a. de beleidsterreinen landbouw, plattelandsontwikkeling en visserijbeleid.

[6] De *Farm to Fork Strategy* (NL: Van boer tot bord strategie) is onderdeel van de *Green Deal* en heeft als doel om voedselsystemen eerlijk, gezond en milieuvriendelijk te maken. Dit is voor Noord-Holland een heel relevante ontwikkeling vanwege de link naar tuinbouw.

[7] Het Huis van de Nederlandse Provincies in Brussel is een vooruitgeschoven post en kent een signalerende functie voor Europees Beleid. Het is het platform voor de gezamenlijke belangenbehartiging van de provincies en het Interprovinciaal Overleg in Brussel.

(POP3) als kader. Over de periode 2014-2020 is € 61,1 miljoen aan EU subsidies (ca. € 150 miljoen aan projecten) verleend door de provincie.

Al deze programma's vereisen provinciale cofinanciering. Ook de uitvoering en verantwoording kosten geld en formatieve inzet. In de periode 2014-2020 is ca. € 11 miljoen euro aan provinciale cofinanciering verleend voor EFRO. Voor de nieuwe periode, die loopt van 2021 tot 2027 is - op dit moment - voor Interreg en Kansen voor West € 4 miljoen gereserveerd. Voor plattelandsontwikkeling werd in de bijna aflopende periode (POP3) ca. 12 miljoen euro aan cofinanciering verleend en wordt naar verwachting ca. 7 miljoen euro betaald voor de beheer en uitvoeringskosten. Voor het komende Plattelandsontwikkelingsprogramma wordt gevraagd opnieuw geld vrij te maken.

Het proces

Wij vinden het van belang dat uw Staten in een vroegtijdig stadium betrokken worden bij de ontwikkeling van de Europastrategie in lijn met de uitgangspunten van het BOB-model (beeldvorming – oordeelsvorming – besluitvorming). Dit model geeft de mogelijkheid om waardevolle informatie en inbreng van u en van de Noord-Hollandse burgers en bedrijven mee te nemen in de nieuwe Europastrategie.
Wij hechten dan ook aan het doorlopen van de volgende stappen:

- De eerste fase – de beeldvormingsfase bestaat uit een BOT-overleg (Benen Op Tafel) met de Commissie EFB om te discussiëren over de kaders voor de herijking van de strategie. Naast het coalitieakkoord zijn de reeds ontwikkelde en nog in ontwikkeling zijnde provinciale beleidsprogramma's uitgangspunt voor het bepalen van de kaders.

Op basis van de provinciale beleidsprogramma's vinden ambtelijk verkenningen plaats om inzicht te krijgen in specifiek Noord-Hollandse kansen in Europa. Daartoe worden gesprekken gevoerd met onze belangrijkste partners, zoals de andere Randstadprovincies en de Metropool Regio Amsterdam, waterschappen, bedrijfsleven, maatschappelijke partijen én met onze Europese netwerken en contacten in de Europese Unie. De conclusies van deze verkenningen worden meegenomen in de voorbereiding naar het BOT-overleg.

De uitkomsten van het BOT-overleg worden in een notitie samengevat.

- In de volgende fase – de fase van oordeelsvorming worden deze uitkomsten ter beraadslaging aan de Commissie EFB voorgelegd. Uw Commissie zal hier, op basis van de notitie, de kaders bepalen én een voorzet doen richting mogelijke thematische keuzes voor de strategie.

Na de oordeelsvorming zal een *concept*-Europastrategie voor de periode 2022-2025 worden opgesteld en deze zullen wij ter besluitvorming aan uw Staten voorleggen.

Planning

Startnotitie		
Vaststelling startnotitie	Gedeputeerde Staten	Oktober 2020
Bespreking startnotitie	Commissie EFB	30 november 2020
Startnotitie ter informatie	Provinciale Staten	14 december 2020
Fase 1: Beeldvorming		
BOT-overleg	Commissie EFB	15 februari 2021
Fase 2: Oordeelsvorming		
Bespreking van notitie ter politieke beraadslaging met uitkomsten van beeldvormingsfase	Commissie EFB	Juni 2021
Fase 3: Besluitvorming		
Vaststelling concept Europastrategie 2022-2025	Gedeputeerde Staten	Najaar 2021
Bespreking concept Europastrategie 2022-2025	Commissie EFB	Najaar 2021
Vaststellen Europastrategie 2022-2025	Provinciale Staten	Najaar 2021

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
mw H.S.E.D. van Velzen-Donker
BEL/BS

Telefoonnummer +31235145660
donkerh@noord-holland.nl

Verzenddatum
- 5 NOV. 2020

Kenmerk
1501895/1501902

Uw kenmerk

Betreft: startnotitie Europastrategie 2022-2025

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het volgende besluit van ons college ter kennis.

Wij stellen de startnotitie Europastrategie 2022-2025 vast en zenden u de startnotitie toe.

Deze notitie is opgesteld om het proces van het opstellen van een nieuwe Europastrategie in samenwerking met Provinciale Staten in te richten. Dat houdt in dat het proces voor zowel GS als PS de leidraad is. De Europastrategie Noord-Holland 2022-2025 heeft als doel specifieke ambities voor Noord-Holland vast te leggen en uiteen te zetten welke rollen de provincie vervult in Brussel. Deze ambities en de acties die daaraan verbonden worden, richten zich op de langere termijn, verder dan de huidige collegeperiode van 2019 - 2023. Dit zorgt voor een langere termijnvisie en meer continuïteit in de aanpak. De Europese strategie van Noord-Holland vormt de hoofdlijn van het Europabeleid voor het college van GS, voor PS en de ambtelijke organisatie.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp
1 bijlage(n)

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4785
Extern Zaak ID	1514950
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	69
Omschrijving	Faunabeheer: Verlenging Faunabeheerplan Damhert 2016-2020 (B-agenda NLG 23-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

Het huidige Faunabeheerplan damherten in het Noord- en Zuid- Hollandse duingebied 2016-2020 heeft in het Noord-Holland gelegen deel een looptijd tot 17 november 2020. De vaststelling van het nieuwe Faunabeheerplan damherten in het Noord- en Zuid- Hollandse duingebied 2020-2026 is nog niet geheel afgerond. Om te kunnen voorkomen dat er een gat in het beheer valt is verlenging van het faunabeheerplan noodzakelijk. Als het nieuwe faunabeheerplan eenmaal van kracht is vervalt automatisch het verlengde Faunabeheerplan damherten in het Noord- en Zuid- Hollandse duingebied 2016-2020.

Provincie Noord-Holland

2020

PROVINCIAAL BLAD

De verlenging van de looptijd van het Faunabeheerplan damherten in het Noord- en Zuid-Hollandse duingebied 2016-2020 van de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland, betreffende het in Noord-Holland gelegen deel, goed te keuren. De goedkeuring geldt totdat een nieuw Faunabeheerplan Damhert voor een periode van zes jaar is goedgekeurd of uiterlijk tot 3 november 2021.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

Besluiten:
De verlenging van de looptijd van het Faunabeheerplan damherten in het Noord- en Zuid-Hollandse duingebied 2016-2020 van de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland, betreffende het in Noord-Holland gelegen deel, goed te keuren. De goedkeuring geldt totdat een nieuw Faunabeheerplan Damhert is goedgekeurd of uiterlijk tot 3 november 2021.

Motivering
In de regio tussen IJmuiden en Den Haag komen veel damherten voor. De kern van de verspreiding ligt in het Natura 2000-gebied Nationaal Park Zuid-Kennemerland en de Amsterdamse Waterleidingduinen. De populatie is echter dermate groot geworden dat het aantal niet meer in evenwicht is met de overige natuurwaarden. De damherten hebben hierdoor een negatief effect op de soortenrijkdom. Met de nu nog aanwezige aantallen damherten zijn de Natura 2000-doelstellingen niet haalbaar. Er is door de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland voldoende onderbouwd dat de uitvoering van het huidige Faunabeheerplan damherten in het Noord- en Zuid- Hollandse duingebied 2016-2020 de explosieve stijging van de damhertenpopulatie heeft gestopt. Tegelijkertijd wordt duidelijk dat de populatie damherten nog ver verwijderd is van de streefstand. Een verbetering van de natuurwaarde is dan ook nog niet te zien. Voortzetting van actief beheer is dan ook noodzakelijk. Voor de periode 2020-2026 heeft de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland een nieuw Faunabeheerplan Damhert opgesteld.

Het blijkt echter niet mogelijk om de gehele goedkeuringsprocedure van het Faunabeheerplan damherten in het Noord- en Zuid- Hollandse duingebied 2020-2026, vóór het aflopen van het huidige Faunabeheerplan damherten in het Noord- en Zuid- Hollandse duingebied 2016-2020, betreffende het in Noord-Holland gelegen deel, af te ronden. Dat is een onwenselijke situatie. De verlenging van de looptijd van het huidige Faunabeheerplan damherten in het Noord- en Zuid- Hollandse duingebied 2016-2020, betekent dat de uitvoering van het beheer ongewijzigd doorgang kan vinden totdat de goedkeuring van het nieuwe beheerplan is afgerond.

Op basis van het verzoek van de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland tot verlenging van de geldigheidsduur hebben wij dan ook besloten de verlenging van de looptijd van het Faunabeheerplan damherten in het Noord- en Zuid- Hollandse duingebied 2016-2020, betreffende het in Noord-Holland gelegen deel, goed te keuren. De goedkeuring geldt totdat het nieuwe Faunabeheerplan Damhert voor een periode van zes jaar is goedgekeurd, of uiterlijk tot 3 november 2021.

Haarlem, 3 november 2020.
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
A.T.H. van Dijk, voorzitter

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Uitgegeven op

Namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

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. M.F.C. Heesakkers
BEL/GRN

Telefoonnummer +31235144646
heesakkersm@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 5 NOV. 2020

Kenmerk
1514950/1516244

Uw kenmerk

Betreft: Verlenging looptijd Faunabeheerplan damherten in het Noord- en Zuid- Hollandse duingebied 2016-2020

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het besluit dat ons college op 3 november 2020 heeft genomen aangaande de goedkeuring van de verlenging van de looptijd van het Faunabeheerplan damherten in het Noord- en Zuid- Hollandse duingebied 2016-2020, betreffende het in Noord-Holland gelegen deel.

Toelichting

Eerder hebben wij u geïnformeerd over ons besluit over het Faunabeheerplan damherten in het Noord- en Zuid- Hollandse duingebied 2020-2026 (1479609/1485065). In die brief hebben wij onder meer het volgende aangegeven:

Omdat het Faunabeheerplan Damhert betrekking heeft op het duingebied in Noord-Holland en Zuid-Holland is op grond van artikel 3.12, zevende lid, Wet natuurbescherming een gezamenlijk faunabeheerplan vastgesteld door de faunabeheereenheden in deze provincies. De goedkeuring van het Faunabeheerplan Damhert wordt door Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het leefgebied van de soort grotendeels is gelegen gedaan, in overeenstemming met Gedeputeerde Staten van de andere provincie waarin het leefgebied mede is gelegen. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland wordt om die reden verzocht in te stemmen met dit goedkeuringsbesluit. Pas na instemming van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland wordt het goedkeuringsbesluit definitief.

Het blijkt niet mogelijk om de gehele goedkeuringsprocedure van het faunabeheerplan, vóór het aflopen van het huidige Faunabeheerplan damherten in het Noord- en Zuid- Hollandse duingebied 2016-2020, af te ronden. Dat is een onwenselijke situatie. De verlenging van de looptijd van het huidige Faunabeheerplan damherten in het

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Noord- en Zuid- Hollandse duingebied 2016-2020 betekent dat de uitvoering van het beheer ongewijzigd doorgang kan vinden totdat de goedkeuring van het nieuwe faunabeheerplan is afgerond.

Op basis van het verzoek van de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland tot verlenging van de geldigheidsduur hebben wij dan ook besloten de verlenging van de looptijd van het Faunabeheerplan damherten in het Noord- en Zuid- Hollandse duingebied 2016-2020, betreffende het in Noord-Holland gelegen deel, goed te keuren. De goedkeuring geldt totdat het nieuwe Faunabeheerplan Damhert voor een periode van zes jaar is goedgekeurd, of uiterlijk tot 3 november 2021.

Tot slot

Op basis van de goedkeuring van de verlengde looptijd van het Faunabeheerplan damherten in het Noord- en Zuid- Hollandse duingebied 2016-2020, voor het in Noord-Holland gelegen deel van het grondgebied, kan de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord verzoeken de geldigheid van de indertijd op dit beheerplan in Noord-Holland afgegeven ontheffingen Flora & Faunawet en de indertijd ook in Noord-Hollland afgegeven vergunning Natuurbeschermingswet 1998 te verlengen voor de hierboven genoemde periode. Is het nieuwe faunabeheerplan eenmaal van kracht, dan vervalt automatisch het verlengde Faunabeheerplan damherten in het Noord- en Zuid- Hollandse duingebied 2016-2020, en dient de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland de nieuwe vergunning en ontheffingsverzoeken in bij de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage:

Besluit tot goedkeuring verlenging looptijd Faunabeheerplan damherten in het Noord- en Zuid- Hollandse duingebied 2016-2020

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4767
Extern Zaak ID	1512815
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	70
Omschrijving	Gezondheid: Voornemen Openbaar Ministerie tot strafrechtelijke vervolging Tata Steel vanwege stofverspreiding (C-agenda NLG 23-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	30 november 2020

Toelichting

Donderdag 22 oktober 2020 zijn verschillende berichten verschenen over het voornemen van het Openbaar Ministerie tot strafrechtelijke vervolging van Tata Steel vanwege stofverspreiding. Met deze brief worden Provinciale Staten (PS) hier over geïnformeerd.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
Dhr. R. Baars
BEL/OMB

Telefoonnummer +31235144550
baars@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 3 NOV. 2020

Kenmerk
1512815/1512818

Uw kenmerk

Betreft: Voornemen Openbaar Ministerie tot strafrechtelijke vervolging Tata Steel en een rechtspersoon gevestigd op het terrein van Tata Steel vanwege stofverspreiding

Geachte leden,

Op donderdag 22 oktober 2020 zijn in de media verschillende berichten verschenen over het voornemen van het Openbaar Ministerie tot strafrechtelijke vervolging van Tata Steel vanwege stofverspreiding. Met deze brief informeren wij u hier over.

Voornemen tot vervolgen door Openbaar Ministerie
Het Openbaar Ministerie voert twee strafrechtelijke onderzoeken uit die beide in de fase zitten van een voornemen tot vervolgen. Het eerste onderzoek heeft betrekking op Tata Steel voor het verspreiden van stof vanaf de ertsopslagen in maart 2018. Het tweede onderzoek betreft stofemissies als gevolg van handelingen met slakken ("grafietregens") in 2018 en 2019 door een rechtspersoon op het terrein van Tata Steel. Over de start van het strafrechtelijk onderzoek zijn uw Staten eerder geïnformeerd in januari 2019 met een afschrift van een brief aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (kenmerk 1172251/1172253, verzenddatum 21 januari 2019).

Het Openbaar Ministerie en de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied: Landelijke Handhavingsstrategie
In 2014 is door alle bij het omgevingsrecht betrokken overheden de Landelijke Handhavingsstrategie vastgesteld, ook door de provincie Noord-Holland. De toepassing van de Landelijke Handhavingsstrategie door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) wordt benoemd in het "Regionaal Uniform uitvoerings- en handhavingsbeleid NZKG 2019-2022". Uw Staten zijn hier per brief over geïnformeerd in juli 2019 (kenmerk 1226262/1226320, verzenddatum 17 juli 2019).

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

Eén van de functies van de Landelijke Handhavingsstrategie is het met elkaar verbinden van de bestuursrechtelijke handhaving (uitgevoerd door de omgevingsdiensten namens de bestuursrechtelijk bevoegde gezagen) en het strafrechtelijk optreden (uitgevoerd door het Openbaar Ministerie). De samenwerking tussen het OM en een omgevingsdienst is een gebruikelijke werkwijze die is verankerd in de Landelijke Handhavingsstrategie.

Bij ernstige overtredingen wordt altijd ingezet op twee sporen tegelijkertijd, dit is de gebruikelijke werkwijze. Wanneer er sprake is of kan zijn van "ernstige overtredingen" is omschreven in de Landelijke Handhavingsstrategie. De twee sporen zijn:

- Met toezicht en handhaving door de omgevingsdienst wordt ingezet op het corrigeren van overtredingen en/of het voorkomen van nieuwe overtredingen.
- Daarnaast worden door de omgevingsdienst feiten verzameld om proces-verbaal op te maken en in te sturen aan het Openbaar Ministerie.

Het Openbaar Ministerie (OM) bepaalt vervolgens zelf óf en hoe een zaak wordt opgevolgd in het strafrecht.

Samenwerking Openbaar Ministerie en Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

Milieucriminaliteit wordt in Nederland overheidsbreed aangepakt. Op landelijk niveau vindt besluitvorming plaats over de vraag welke zaken worden opgepakt. Dit gebeurt in de strategische milieukamer, een overleg tussen OM, drie landelijke inspecteurs-generaal, provincies en politie. De gedeputeerden van Noord-Holland met (het toezicht op) de omgevingsdiensten in hun portefeuille hebben halfjaarlijks samen met de vier OD-directeuren een overleg met de officier van justitie. Op regionaal niveau is er een selectie- en casusoverleg waarin afspraken worden gemaakt over de inzet en resultaten van de handhavingsorganisaties en informatie wordt uitgewisseld. En via het systeem Inspectieview Milieu wordt door de omgevingsdiensten informatie over inspecties en handhaving uitgewisseld tussen overheidsorganisaties.

Daarnaast werken bij de OD NZKG, net als bij de andere omgevingsdiensten, ambtenaren die tevens een opsporingsbevoegdheid hebben voor strafrechtelijk optreden. Zij zijn naast hun werk als inspecteur aangewezen als buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's). De uitvoering daarvan, met alle beslissingen daarin, vindt plaats onder leiding van het Openbaar Ministerie en valt buiten de formele bevoegdheden van de provincie Noord-Holland. De inspecteurs van de

OD NZKG die tevens boa zijn werken dus zowel onder de bevoegdheid van de provincie als onder die van het OM.

Doordat de inspecteurs die tevens als boa's zijn aangewezen bij de OD NZKG werken en er een gezamenlijke Landelijke Handhavingsstrategie is, wordt er intensief samengewerkt tussen de OD NZKG en het OM. Een illustratie van de samenwerking tussen de OD NZKG en het OM kunt u vinden in bijlage 3 van deze brief die aan uw Staten is gestuurd (kenmerk 1175179/1175182, verzenddatum 25 januari 2019). Het betreft een brief van de OD NZKG waarin een last onder dwangsom wordt opgelegd voor stofverspreiding. In de brief wordt ook aangegeven dat een afschrift van de brief aan het OM (Functioneel Parket) is gestuurd en dat de last onder dwangsom "los staat van eventuele strafrechtelijke gevolgen".

Toezicht op stofverspreiding bij Tata Steel
Er wordt nog steeds veel toezicht gehouden op de verspreiding van stof vanaf het terrein van Tata Steel. Wekelijks controleren inspecteurs van de OD NZKG of de stofverspreiding vanaf het terrein van Tata Steel binnen de gestelde voorschriften blijft. Zo nodig volgt handhaving, onder andere met dwangsommen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4598
Extern Zaak ID	1495910
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	71
Omschrijving	Natuur / Formule 1: ontwerp ontheffing ex Wet natuurbescherming Circuitpark Zanvoort (B-agenda NLG 23-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

Besluit over PS brief is aangehouden in de GS vergadering van 6 oktober 2020.
Nieuwe PS brief en nieuwe bijlage 6 toegevoegd.

Provinciale staten worden geinformeerd over de F1/ontwerp ontheffing naar aanleiding van de toezegging door de portefeuillehouder in de vergadering van provinciale staten van 14 september jl.

PELS RIJCKEN

JURIDISCHE DUIDING VAN HET BEGRIP "GROOT OPENBAAR BELANG"

memo door mr. R.D. (Roelof) Reinders

ten behoeve van het BOT-overleg op

24 augustus 2020

Alle werkzaamheden worden verricht op grond van een overeenkomst van opdracht met de naamloze vennootschap Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn N.V., gevestigd te Den Haag en ingeschreven in het Handelsregister onder nr. 27283716. Op de overeenkomst zijn de algemene voorwaarden van Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn N.V. van toepassing die zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank Den Haag onder nr. 36/2020. De algemene voorwaarden bevatten een aansprakelijkheidsbeperking. De algemene voorwaarden worden op verzoek toegezonden en zijn te raadplegen op www.pelsrijcken.nl. Kwaliteitsrekening notariaat NL72ABNA0213013495.

INHOUDSOPGAVE

Inleiding		blz. 3
1. Natura 2000		blz. 4
1.1	ADC-toets	blz. 4
1.1.1	Plannen (Provinciale Staten)	blz. 4
1.1.2	Wnb-vergunning (Gedeputeerde Staten)	blz. 5
1.2	Dwingende redenen van groot openbaar belang	blz. 5
1.2.1	Algemene handvatten	blz. 5
1.2.2	Voorbeelden uit de rechtspraak	blz. 7
1.3	Conclusie	blz. 9
2. Soortenbescherming		blz. 10
2.1	Dwingende redenen van groot openbaar belang	blz. 10
2.2	Voorbeelden uit de rechtspraak	blz. 11
2.3	Conclusie	blz. 13
3. Omgevingsverordening		blz. 14
3.1	Groot openbaar belang in de Omgevingsverordening	blz. 14
3.2	Voorbeelden uit de rechtspraak	blz. 15
3.3	Conclusie	blz. 17

Inleiding

Dit memo gaat over het begrip "groot openbaar belang" in de juridische, bestuursrechtelijke, context. Uit provinciaal oogpunt is het begrip "groot openbaar belang" in drie kaders van belang, namelijk bij:

1. plannen of projecten met significante gevolgen voor Natura 2000 (hoofdstuk 2 Wet natuurbescherming);
2. handelingen waarvoor wordt afgeweken van de verbodsbepalingen ten aanzien van beschermde soorten (hoofdstuk 3 Wet natuurbescherming), en
3. verschillende beschermingsregimes op grond van de provinciale verordeningen, binnenkort: de Omgevingsverordening.

In alle drie de wettelijke kaders geldt dat het begrip "groot openbaar belang" in de betreffende wet- en regelgeving niet gedefinieerd is.

In dit memo worden de drie wettelijke kaders besproken en wordt, aan de hand van beschikbare toelichtingen en rechtspraak, geanalyseerd op welke manier het begrip "groot openbaar belang" kan worden ingevuld.

Het zal blijken dat het begrip "groot openbaar belang" in hoge mate een relatief begrip is. Veel verschillende belangen komen in beginsel in aanmerking. Of een belang in een bepaald geval wordt aanvaard als "groot openbaar belang", hangt ervan af of een voldoende sterke onderbouwing wordt gegeven. Daarbij is belangrijk dat een afweging moet worden gemaakt tussen het te dienen belang en de aantasting op de beschermde waarde. Kort gezegd: bij een kleinere aantasting, kan een project sneller worden aangemerkt als van "groot openbaar belang" dan bij een grote aantasting.

De invulling van het begrip "groot openbaar belang" is zowel voor Provinciale Staten als Gedeputeerde Staten van belang, omdat beide colleges bevoegdheden hebben waarin zij invulling moeten geven aan dit begrip. Algemeen gesteld hebben PS de meer algemene, kaderstellende bevoegdheden, waarbij in dit verband met name relevant zijn:

- *voor Natura 2000*: het vaststellen van een (kaderstellend) plan, zoals een provinciaal inpassingsplan, waarvoor niet uit te sluiten is dat het significante gevolgen voor Natura 2000 heeft;
- *voor soortenbescherming*: het bij provinciale verordening geven van vrijstellingsmogelijkheden voor de verbodsbepalingen voor beschermde soorten;
- *voor de Omgevingsverordening*; het formuleren van rechtstreeks werkende regels en instructieregels waarin het begrip "groot openbaar belang" voorkomt.

GS hebben de meer projectspecifieke bevoegdheden, te weten:

- *voor Natura 2000*: het verlenen van de Wnb-vergunning;
- *voor soortenbescherming*: het verlenen van een Wnb-ontheffing of opdracht;
- *voor de Omgevingsverordening*: het verlenen van een ontheffing/vergunning op grond van de rechtstreeks werkende regels van de Omgevingsverordening.

1 Natura 2000

1.1 *ADC-toets*

De Wet natuurbescherming (hierna: de Wnb) regelt in hoofdstuk 2 de bescherming van Natura 2000-gebieden. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen "plannen" en "projecten". PS staan aan de lat voor de (kaderstellende) plannen, GS voor de uitvoeringskant door middel van de Wnb-vergunning.

1.1.1 Plannen (Provinciale Staten)

Waar het gaat om "plannen" is het met name relevant om te denken aan het provinciale inpassingsplan, dat door PS wordt vastgesteld.

Voor 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, moeten PS een "passende beoordeling" maken.[1] Hoofdregel is dat PS het plan alleen vaststellen wanneer uit de passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet zal aantasten.[2] In afwijking van die regel kunnen PS, ondanks het feit dat uit de passende beoordeling de vereiste zekerheid niet is gekregen, het plan vaststellen indien de "ADC-toets" met succes wordt doorlopen. Dat betekent dat wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:[3]

A er zijn geen alternatieve oplossingen (waarbij het moet gaan om alternatieven die ook een probleemoplossend vermogen hebben);

D 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.

Ingeval het plan significante gevolgen kan hebben voor een prioritair type natuurlijke habitat of een prioritaire soort in een Natura 2000-gebied, geldt de extra voorwaarde dat het plan nodig is vanwege:[4]

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.

---

1 Artikel 2.7, lid 1 en 2.8, lid 1, Wnb.
2 Artikel 2.8, lid 3, Wnb.
3 Artikel 2.8, lid 4, Wnb.
4 Artikel 2.8, lid 5, Wnb.

1.1.2 Wnb-vergunning (Gedeputeerde Staten)

Voor projecten geldt een vergelijkbare toets als voor plannen. Het is op grond van de Wnb verboden om zonder vergunning van Gedeputeerde Staten een project te realiseren dat niet direct verband houdt met, of nodig is voor, het beheer van een Natura 2000-gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied.[5] Voor zo'n project moet dus een Wnb-vergunning worden aangevraagd. De aanvrager moet daarvoor een passende beoordeling maken.[6] Hoofdregel is dat GS de Wnb-vergunning alleen mogen verlenen wanneer uit de passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet zal aantasten.[7] In afwijking van die regel kunnen GS de Wnb-vergunning ook verlenen wanneer die zekerheid niet is verkregen, maar voldaan wordt aan de ADC-toets. Die is voor projecten hetzelfde als voor plannen (zie hierboven).

1.2 *Dwingende redenen van groot openbaar belang*

1.2.1 Algemene handvatten

Het begrip "dwingende redenen van groot openbaar belang" wordt niet gedefinieerd in de Wnb. Evenmin staat er een definitie in de Habitatrichtlijn, waarop het stelsel van bescherming van Natura 2000-gebieden is gebaseerd.

Uit de tekst van artikel 2.8, lid 4 en 5, van de Wnb (en de gelijkluidende tekst van artikel 6, lid 4, Habitatrichtlijn) volgt dat onder "dwingende redenen van groot openbaar belang" in ieder geval geschaard kunnen worden argumenten die verband houden met:

- menselijke gezondheid;
- openbare veiligheid;
- voor het milieu wezenlijk gunstige effecten;

als ook:

- redenen van sociale of economische aard.

Dit is echter geen limitatieve lijst. Het begrip "dwingende redenen van groot openbaar belang" is een open begrip, waaraan het bevoegd gezag zelf invulling moet geven. Daarbij bieden de richtsnoeren van de Europese Commissie[8] en de rechtspraak van het Hof van Justitie van de EU en van de Raad van State de volgende handvatten. De afweging moet worden gebaseerd op de volgende elementen:

- Er moet sprake zijn van een dwingende reden om het plan of project uit te voeren.

---

5 Artikel 2.7, lid 2, Wnb.
6 Artikel 2.8, lid 1, Wnb.
7 Artikel 2.8, lid 3, Wnb.
8 Europese Commissie, Beheer van Natura 2000-gebieden, De bepalingen van artikel 6 van de habitatrichtlijn (92/43/EEG) (2019/C 33/01), par. 5.3.2 [hyperlink].

- Er moet sprake zijn van een openbaar belang. Alleen het door openbare instanties of particuliere organisaties behartigde openbaar belang kan tegen de instandhoudingsdoelstellingen van de richtlijn opwegen. Projecten die door particuliere organisaties worden ontwikkeld, komen dus slechts in aanmerking mits het openbaar belang wordt behartigd en wordt aangetoond.

- Er moet sprake zijn van een langetermijn-belang. Economische kortetermijnbelangen en andere belangen die alleen op korte termijn voordelen opleveren voor de samenleving, wegen niet op tegen de langdurige instandhoudingsdoelstellingen die door de richtlijn worden beschermd.

- Er moet sprake zijn van een groot belang. Niet elk type openbaar belang van sociale of economische aard is toereikend, met name wanneer dit wordt afgewogen tegen het bijzondere gewicht van de belangen die door de Habitatrichtlijn worden beschermd.

- Het onderzoek van eventuele dwingende redenen van groot openbaar belang vereist een afweging van het betrokken belang tegen de aantasting van het gebied door het onderzochte plan of project.[9] De vraag is of het belang op lange termijn zwaarder weegt dan het belang van het behoud van de instandhoudingsdoelstellingen van de betrokken Natura 2000-gebieden. Kort gezegd: hoe kleiner de aantasting, hoe sneller een plan of project aangemerkt kan worden als nodig vanwege een dwingende reden van groot openbaar belang. In die zin is dit dus altijd een relatief begrip.[10]

De Europese Commissie geeft daarbij verder in algemene zin aan:

> "Men mag redelijkerwijs aannemen dat de „dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard" betrekking hebben op situaties waarin de voorgenomen plannen of projecten aantoonbaar onontbeerlijk zijn:
>
> - in het kader van maatregelen of beleidsoriëntaties die gericht zijn op de bescherming van voor het leven van de burger fundamentele waarden (gezondheid, veiligheid, milieu);
> - in het kader van voor de staat en de samenleving fundamentele beleidsoriëntaties;
> - in het kader van de uitvoering van economische of maatschappelijke activiteiten waardoor specifieke openbare dienstverplichtingen worden nagekomen.

[9] Bijvoorbeeld HvJ EU 14 januari 2016, C-399/14 (Grüne Liga), overweging 57.
[10] Bijvoorbeeld Raad van State 18 juli 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2454 (Blankenburgverbinding), overweging 28.4 en Raad van State 24 juli 2019, ECL:NL:RVS:2019:2560 (Kempenbaan-West), overweging 10.5.

Het is aan de bevoegde instanties om de dwingende redenen van groot openbaar belang van het plan of project af te wegen tegen de doelstelling van het in stand houden van natuurlijke habitats en wilde flora en fauna. De instanties kunnen het plan of project alleen goedkeuren indien de dwingende redenen voor het plan of project zwaarder wegen dan de gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen."

1.2.2 Voorbeelden uit de rechtspraak

Rechtspraak over de ADC-toets is nog tamelijk schaars, omdat deze zeker tot voorkort niet vaak werd toegepast omdat de conclusie van een passende beoordeling niet snel was dat significante effecten niet konden worden uitgesloten, zelfs niet na het nemen van mitigerende maatregelen. In de huidige "post PAS periode", waarin voor de onderbouwing dat stikstofdepositie niet leidt tot aantasting van Natura 2000 niet meer op het Programma Aanpak Stikstof kan worden teruggegrepen, wordt de ADC-toets vaker ingezet.

Wanneer de rechtspraak wordt bestudeerd, valt op dat een "D" die door het bevoegd gezag is aangenomen vaak door de bestuursrechter wordt onderschreven. Reden hiervoor kan zijn dat in de praktijk terughoudend is omgegaan met het inzetten van de ADC-toets en de eisen door het bevoegd gezag altijd streng zijn geïnterpreteerd.

In de rechtspraak van de Raad van State zijn de volgende belangen aan de orde:

- Economische belangen bij verbetering bereikbaarheid bedrijventerrein
  - AbRvS 24 juli 2019, ECLI:NL:RVS:2019:2560 (Kempenbaan-West)

    Aanleg van nieuwe infrastructuur ten einde de bereikbaarheid van een bedrijventerrein te verbeteren waarvoor een acuut en ernstig probleem bestaat met de bereikbaarheid. De nieuwe infrastructuur is nodig in het belang van de economie in de Brainportregio Eindhoven en voor behoud en uitbreiding van de werkgelegenheid in deze regio. De Brainportregio Eindhoven is van betekenis voor de nationale economie.

- Bevordering elektrische energievoorzieningen
  - AbRvS 24 juli 2009, ECLI:NL:RVS:2009:BJ4098 (kolencentrales Eemshaven)

    Met de oprichting van de centrale is een duurzame grootschalige energievoorziening gemoeid, die bijdraagt aan de in het rijksbeleid opgenomen doelstelling van diversificatie van brandstoffen, welke in het kader van een betrouwbare en betaalbare brandstof- en energievoorziening noodzakelijk wordt geacht.

- Bevordering Nederlandse economie, behoud concurrentiepositie haven en dienen communautair belang ontwikkeling Trans-Europees Netwerk Transport
  - AbRvS 26 januari 2005, ECLI:NL:RVS:2005:AS3915 (Project Mainportontwikkeling Rotterdam)

    Uitbreiding Maasvlakte dient ter bevordering van de Nederlandse economie, behoud van concurrentiepositie haven en dienen van het communautair belang in verband met de relevantie van de haven voor Trans-Europees Netwerk Transport.

- Voorzien in woningbehoefte
  - AbRvS 11 januari 2000, ECLI:NL:RVS:2000:AH6955 (stadsuitbreiding IJburg)

    De stadsuitbreiding IJburg omvat minimaal 8500 en maximaal 11.500 woningen.

- Hoogwaterveiligheid
  - AbRvS 25 november 2015, ECLI:NL:RVS:2015:3623 (Ruimte voor de Rivier-project Reevediep)

    De aanleg van een hoogwatergeul "Reevediep" tussen IJssel en Drontermeer waarborgt de hoogwaterveiligheid langs de IJssel

- Ontsluiting voor evacuatie Haven Industrieel Complex
  - AbRvS 18 juli 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2454 (Blankenburgverbinding)

    Aanleg van de Blankenburgverbinding (A24) voegt ontsluiting van het Haven Industrieel Complex toe die gebruikt kan worden bij evacuatie in geval van calamiteit. waarmee openbare veiligheid en menselijke gezondheid gediend zijn.

Daarnaast is het interessant om te kijken naar de zaken waarin een lid-staat de Europese Commissie om advies heeft gevraagd om voor een prioritair habitattype of prioritaire soort een andere dwingende reden van groot openbaar belang te mogen gebruiken dan menselijke gezondheid, openbare veiligheid of voor het milieu wezenlijk gunstige effecten. Deze adviezen worden door de Europese Commissie allemaal gepubliceerd op https://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/opinion_en.htm .

In de afgelopen 25 jaar is in totaal 23 keer door een lid-staat om advies gevraagd (waarvan één keer door Nederland, namelijk voor Project Mainportontwikkeling

Rotterdam). Uit het overzicht van opinies van de Europese Commissie blijkt dat bijvoorbeeld ook als dwingende redenen van groot openbaar belang kunnen gelden:

- (Drink)watervoorziening. Het leveren van voldoende water voor menselijk verbruik, industrieel gebruik en de landbouw, werd succesvol toegepast als dwingende reden van groot openbaar belang bij het project voor het La Breña II-reservoir in Spanje. Het Guadalquivirbekken kon in de huidige toestand niet in deze behoeften voorzien.
- Aanleg van (snel)wegen. Hier kan het bijvoorbeeld gaan om het dienen van economische belangen of vanwege het drastisch tegengaan sluipverkeer.
- Aanleg van spoorverbindingen.
- Realisatie van bedrijventerreinen (met het oog op de regionale economie).

1.3 Conclusie

Al met al is er voor het provinciale bevoegd gezag dus de nodige ruimte om te onderbouwen dat een plan of project nodig is om dwingende redenen van groot openbaar belang. Daarbij zit de crux in de onderbouwing en in de afweging van het belang tegen de aantasting.

Wanneer de onderbouwing onvoldoende is en de afweging tussen belang en aantasting niet goed genoeg wordt gemaakt, doorstaat een besluit de toets der kritiek niet. Als voorbeeld wordt gewezen op de uitspraak van de Raad van State over het Streekplan Zeeland "Westerschelde Container Terminal", dat voorzag in de aanleg van de Westerschelde Container Terminal naast de bestaande haven van Vlissingen-Oost. De Raad van State oordeelt hierover:[11]

> "De kern van het betoog van verweerders is dat de aanleg van de WCT moet zorgen voor het behoud van werkgelegenheid in de havens. […]
>
> Uit de stukken blijkt niet waarop de hiervoor geschetste verwachting van een significante neergang van de werkgelegenheid in de Zeeuwse havengebieden is gebaseerd. Daarmee is niet duidelijk geworden of verweerders een gedegen onderzoek hebben verricht naar de te verwachten ontwikkeling van de werkgelegenheid in Zeeland. Bij de beantwoording van de vraag of het regionale werkgelegenheidsbelang in dit geval kan worden aangemerkt als een dwingende reden van groot openbaar belang, kon een dergelijk onderzoek niet worden gemist. De Afdeling acht in zoverre dan ook niet overtuigend aangetoond dat het economische belang van de aanleg van de WCT moet worden aangemerkt als een dwingende reden van groot openbaar belang. […]

[11] AbRvS 16 juli 2003, ECLI:NL:RVS:2003:AH9872.

> De Afdeling is voorts van oordeel dat verweerders het belang van het behoud van de SBZ [het Natura 2000-gebied, red.] onvoldoende hebben afgewogen tegen de belangen die met het plan zijn gemoeid. Verweerders hebben weliswaar de belangen van het behoud van het gebied enerzijds en het economische belang anderzijds tegenover elkaar gezet, maar de Afdeling acht, in aanmerking genomen het gewicht dat de Habitatrichtlijn toekent aan de aanwijzing van een gebied als SBZ, onvoldoende gemotiveerd waarom het economische belang in dit geval zwaarder moet wegen.".

2 Soortenbescherming

2.1 Dwingende redenen van groot openbaar belang

De Wet natuurbescherming deelt de beschermde soorten in hoofdstuk 3 in drie categorieën, te weten:

1. vogels beschermd onder de Vogelrichtlijn (van nature in Nederland in het wild levende vogels);
2. Habitatrichtlijn-soorten en soorten onder de Verdragen van Bern en Bonn, en;
3. andere soorten.

Voor elke categorie soorten geeft de Wnb verbodsbepalingen (zoals: niet opzettelijk doden of geen vaste voorplantingsplaatsen of rustplaatsen opzettelijk beschadigen of vernielen). Voor elke categorie geeft de Wnb ook de mogelijkheid om af te wijken van de verbodsbepalingen, voor PS in algemene zin door bij verordening een vrijstelling te verlenen, en voor GS om in specifieke gevallen een ontheffing te verlenen of een opdracht te verlenen die ziet op afwijking van de verboden. Daarbij geldt een vergelijkbaar systeem als de ADC-toets. De voorwaarden zijn:

- er bestaat geen andere bevredigende oplossing;
- er is sprake van een voor de betreffende categorie soorten genoemd belang, en;
- de staat van instandhouding komt door de maatregel niet in gevaar.

Waar het gaat om de belangen, geldt voor de Habitatrichtlijn-soorten en de andere soorten, dat vrijstelling en ontheffing is toegestaan:[12]

> "in het belang van de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en met inbegrip van voor het milieu wezenlijke gunstige effecten;"

Dit begrip "dwingende redenen van groot openbaar belang" heeft, net als dat bij de bescherming van Natura 2000, zijn oorsprong in de Habitatrichtlijn. In de praktijk wordt voor de toepassing van het begrip wel aansluiting gezocht bij de handvatten die de Europese Commissie heeft gegeven in het kader van gebiedsbescherming. De Raad

[12] Artikel 3.8, lid 5, onder b, onder 3 en 3.10, lid 2, Wnb.

van State heeft bevestigd dat bij de richtsnoeren en rechtspraak inzake Natura 2000 aansluiting kan worden gezocht.[13]

2.2 Voorbeelden uit de rechtspraak

Rechtspraak over de toepassing van "dwingende redenen van groot openbaar belang" in de soortenbescherming is in veel grotere hoeveelheid beschikbaar dan voor gebiedsbescherming. In de rechtspraak zijn uiteenlopende belangen aangemerkt als dwingende reden van groot openbaar belang, zoals:

- **Doorstroming verkeer, verkeersveiligheid, leefbaarheid (luchtkwaliteit en geluidbelasting)**
  - Vz. AbRvS 4 februari 2019, ECLI:NL:RVS:2019:297.

    Verleende ontheffing voor de aanleg van de nieuwe westelijke ontsluitingsweg in Amersfoort, waaronder de kap van meer dan 3000 bomen, om de verkeersdoorstroming te verbeteren.

  - Vz. AbRvS 30 januari 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BC3580 + AbRvS 23 juli 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BD8324 (Westelijke Randweg Beverwijk N197).

    Aanleg Westelijke Randweg Beverwijk N197 verbetert de doorstroming van het verkeer, de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het centrum van Beverwijk. Bovendien zal de weg dienen als ontsluiting van de bedrijventerreinen "Businesspark IJmond Emplacement Noord" ten noorden van Beverwijk en "Houtwegen" in Heemskerk.

- **Regionale bereikbaarheid** en **regionale economie**
  - AbRvS 8 augustus 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BX3968.

    Verlenging bestaande hoofdstart- en landingsbaan van het luchtvaartterrein Eelde met 700 meter draagt bij aan de bereikbaarheid van de regio en de regionale economie.

- **Cultuurhistorisch belang**
  - AbRvS 26 oktober 2016, ECLI:NL:RVS:2016:2788.

    Breder toegankelijk maken van Fort Uitermeer door, onder andere, de aanleg van een dwarssloot, sloepensteiger, grondwal en een parkeerplaats buiten het terrein. Hiermee wordt een cultuurhistorisch belang gediend.

[13] AbRvS 18 februari 2015, ECLI:NL:RVS:2015:438, overweging 9.1..

- **Beperking klimaatverandering**
  - AbRvS 18 februari 2015, ECLI:NL:RVS:2015:438 (windturbines);

    Realisatie van Windpark Sabina Henrica Polder (plaatsing van drie windturbines)

  - AbRvS 4 mei 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1227 (windturbines);

    Realisatie van Windpark Wieringermeer (plaatsing van 99 windturbines)

  - Rb. Noord-Holland 29 november 2018, ECLI:NL:RBNHO:2018:10381 (renovatie woningen naar energieneutraal).

    Goedkeuring door minister LNV van de op 50.000 tot 200.000 woningen betrekking hebbende "Gedragscode Natuurinclusief renoveren, bestemd voor projecten met het Nul op de Meter (NOM) Keur"

- **Voorzien in woningbehoefte**
  - AbRvS 13 mei 2009, ECLI:NL:RVS:2009:BI3701;

    Realisatie van maximaal 350 woningen in gemeenten Bloemendaal en Velsen.

  - AbRvS 21 januari 2009, ECLI:NL:RVS:2009:BH0446;

    Realisatie van 1050 woningen, de aanleg van infrastructuur, groenvoorzieningen, stedelijk water en een begraafplaats en de realisatie van een woonzorgcentrum met 150 zorgwoningen (project "Zuidpolder-Oost" gemeente Edam-Volendam).

  - Rb. Noord-Holland 16 juli 2018, ECLI:NL:RBNHO:2018:6018; Rb. Noord-Holland 15 september 2017, ECLI:NL:RBNHO:2017:7645.

    Realisatie van 2750 woningen met bijbehorende voorzieningen en de aanleg van een ontsluitingsweg te Bloemendalerpolder, ten zuidoosten van Amsterdam tussen Weesp en Muiden.

- **Bevordering elektriciteitsvoorzieningen**
  - AbRvS 29 december 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BO9217.

    Aanleg nieuwe 380 KV hoogspanningsverbinding tussen Wateringen en Zoetermeer (Zuidring).

- **Sportbeoefening** (vanwege volksgezondheid)

  - Rb. Noord-Holland 21 februari 2019, ECLI:NL:RBNHO:2019:1303.

    Verplaatsing hockeyvereniging ZHC de Kraai naar de locatie aan de Fortuinweg te Zaandijk, waar uitbreiding mogelijk is.

- **Statuur evenement** en **grote maatschappelijke belangstelling**
  - Vz. Rb. Noord-Holland 29 oktober 2019, ECLI:NL:RBNHO:2019:8925 (Circuit Zandvoort).

    Werkzaamheden om circuit Zandvoort geschikt te maken voor evenement Dutch Grand Prix.

2.3 Conclusie

Een ontheffing in het kader van soortenbescherming, waarbij een beroep wordt gedaan op dwingende redenen van groot openbaar belang, komt aanzienlijk vaker voor dan een ADC-toets voor gebiedsbescherming. Het beeld dat ontstaat is dat het begrip "dwingende redenen van groot openbaar belang" door de bestuursrechter ruim wordt geïnterpreteerd. Een reden hiervoor kan zijn dat ook hier – net als bij gebiedsbescherming – geldt dat er een afweging moet worden gemaakt tussen het belang en de aantasting. Hoe kleiner de aantasting, des te sneller een activiteit de toets aan de voorwaarde van een dwingende reden van groot openbaar belang kan doorstaan. Bij soortenbescherming is de aantasting over het algemeen beperkt tot een effect op individuele dieren. Mogelijk wordt in dat licht relatief snel een dwingende reden van groot openbaar belang aangenomen.

Al met al is er voor het bevoegd gezag dus ook in het kader van soortenbescherming de nodige ruimte om te onderbouwen dat een activiteit nodig is om dwingende redenen van groot openbaar belang.

Die ruimte is echter niet onbeperkt. Het blijft gaan om de onderbouwing in het specifieke geval, en de vraag of het belang opweegt tegen de aantasting. Een ontheffing voor de bouw van woningen op Park Brederode (Bloemendaal/Velsen) hield in 2008 geen stand bij de bestuursrechter. De rechtbank overweegt:[14]

[14] Rb. Haarlem 3 maart 2008, ECLI:NL:RBHAA:2008:BC6313.

> "Het project voorziet in de bouw van ongeveer 250 woningen in het hogere marktsegment met prijzen vanaf € 750.000,- en ongeveer 90 sociale huurwoningen. Nog daargelaten de vraag of woningen van een dergelijke prijs en type, de woningen zijn waar volgens het Streekplan Noord-Holland Zuid behoefte aan bestaat - in de woningbouwopgave staat immers dat binnen de regio Zuid-Kennemerland woningen nodig zijn in de middencategorie - kan, naar het oordeel van de voorzieningenrechter, de bouw van een toch beperkt aantal woningen op een historisch landgoed, niet worden aangemerkt als een dwingende reden van groot openbaar belang. Evenmin is de herinrichting van het terrein, en de restauratie van de ter plaatse aanwezige monumenten, hoezeer dit ook een uitbreiding en verbetering van de cultuur- en natuurwaarden ter plaatse tot gevolg zal hebben, onder het begrip dwingende reden van groot openbaar belang te brengen, mede gelet op de omvang van het project."

Ook het louter recreatieve belang bij een fietsverbinding door de Amsterdamse Waterleidingduinen kon volgens de rechter niet als "dwingende reden van groot openbaar belang" worden gekwalificeerd. De rechtbank overwoog:

> "De opgevoerde reden voor de aanleg van het fietspad - kort gezegd: het stimuleren van de bereikbaarheid van de kust door middel van een veilig en recreatief aantrekkelijke fietsverbinding tussen de Haarlemmermeer en Zandvoort - betreft een reden die louter recreatief van aard is. Een dergelijke reden van recreatieve aard acht de rechtbank van onvoldoende gewicht om aangemerkt te kunnen worden als dwingende reden van groot openbaar belang. Voor een dergelijk standpunt van verweerder zijn in de rechtspraak tot op heden ook geen aanknopingspunten te vinden. Verweerder heeft voorts gesteld dat het bestaande fietspad aan de Vogelenzangseweg, dat als alternatief gebruikt kan worden, te druk en daardoor onveilig is, maar verweerder heeft deze stelling niet met verifieerbare gegevens onderbouwd. Dat het bestaande fietspad mogelijk onveilig is, betekent bovendien op zichzelf genomen nog niet dat sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang die maken dat juist het onderhavige fietspad zou moeten worden gerealiseerd."

3 Omgevingsverordening

3.1 Groot openbaar belang in de Omgevingsverordening

Op dit moment is de Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 in voorbereiding. In de Omgevingsverordening komt het begrip "groot openbaar belang" een aantal keer terug, zowel in rechtstreeks werkende regels als in instructieregels. Een groot openbaar belang is een van de voorwaarden voor:

- ontheffing door GS voor activiteiten in grondwaterbeschermingsgebieden en waterwingebieden (rechtstreeks werkende regel);

- vergunning voor het beschadigen van provinciale monumenten (rechtstreeks werkende regel);
- ruimtelijke plannen die bepaalde nieuwe activiteiten mogelijk maken in Natuurnetwerk Nederland, Bijzonder Provinciaal Landschap en het werkingsgebied Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde (instructieregels);
- afwijken van de richtwaarden voor stiltegebieden (instructieregel), en;
- vergunning voor een uitweg in het werkingsgebied provinciale wegen (instructieregel).

In de provinciale verordeningen zoals deze nu nog gelden, komen nog verschillende bewoordingen voor, waaronder "groot openbaar belang" (voor NNN en erfgoed), maar ook bijvoorbeeld "zwaarwegend maatschappelijk belang" (voor stiltegebieden) en "zwaarwichtige redenen van aantoonbaar algemeen maatschappelijk belang" (voor provinciale monumenten). In feite wordt met deze begrippen hetzelfde bedoeld, maar door het hanteren van verschillende terminologieën is dit niet duidelijk en schept dit verwarring. Daarom is in de ontwerp Omgevingsverordening ervoor gekozen om één uniform begrip te gaan gebruiken, namelijk groot openbaar belang.

Provinciale Staten stellen de Omgevingsverordening vast en het is dus primair aan PS om het begrip "groot openbaar belang" te definiëren of in de toelichting in te kleuren. In (het concept van) de Omgevingsverordening wordt het begrip "groot openbaar belang" niet gedefinieerd. In de toelichting zoals die nu voorligt wordt aangegeven dat dit bewust zo is gedaan. Daarbij worden wel voorbeelden gegeven, maar dat is geen limitatieve lijst. Dat laat, waar het gaat om rechtstreeks werkende regels, beleidsruimte aan GS om dit begrip in te vullen in het kader van het afgeven van een vergunning of ontheffing. Waar het gaat om instructieregels kan het gemeentelijk bevoegd gezag die ruimte benutten. De provincie heeft dan de gebruikelijke instrumenten om in te grijpen wanneer te veel ruimte wordt genomen en in strijd met de Omgevingsverordening wordt gehandeld, te weten de reactieve aanwijzing (onder de Omgevingswet: reactieve interventie) en het instellen van beroep. De inzet daarvan ligt bij GS, maar PS kunnen GS hierop vanzelfsprekend aanspreken.

3.2 Voorbeelden uit de rechtspraak

De rechtspraak met betrekking tot het begrip "groot openbaar belang" (en vergelijkbare begrippen) in provinciale verordeningen is uitgebreid. Voorbeelden zijn onder meer:

- Stimulering openbaar vervoer (P+R-terrein)
- Vermindering druk op wegennet en kortere reistijden (verbreding N244)
  - 12 november 2014, ECLI:NL:RVS:2014:4079 ("Reparatie Inpassingsplan N244" PS Noord-Holland).

- Voorzien in woningbehoefte
  - AbRvS 15 oktober 2014, ECLI:NL:RVS:2014:3729 (Gemeente Beemster).

    De bouw van in totaal 65 woningen ten westen van Zuidoostbeemster en ten noorden van de kern Zuidoostbeemster.

- Tijdelijke huisvesting
  - Rb. Amsterdam 16 augustus 2017, ECLI:NL:RBAMS:2017:5945: (AZC Amsterdam).

    De realisatie van een tijdelijk asielzoekerscentrum voor (maximaal) 704 plekken voor een periode van tien jaar.

- Dijkversterking
  - AbRvS 22 april 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1125 (Markermeerdijken).

    Versterking van de Markermeerdijken ten einde de vereiste veiligheid te bieden aan het achterland en de circa 1,2 miljoen inwoners.

  - AbRvS 4 april 2013, ECLI:NL:RVS:2013:BZ7625 (Dijkversterking Krimpen).

- Verkeersveiligheid, het besparen van tijdsverlies en het voorkomen van onnodig gebruik van het onderliggend wegennet met als gevolg een aantasting van het woon- en leefmilieu
  - AbRvS 4 januari 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BV0106 (Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere, aantasting provinciale EHS).

- Bevordering landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische kwaliteit
  - AbRvS 29 mei 2013, ECLI:NL:RVS:2013:CA1375.
    Herontwikkeling van landgoed Dyckenburch met de realisatie van een drietal woningen aan het Westeinde te Noordwijkerhout.

Logischerwijs moet het, wanneer gesproken wordt over "groot openbaar belang", ook in dit verband gaan om een openbaar belang en niet om een louter particulier belang. In de rechtspraak kan dat worden teruggevonden. Niet geaccepteerd werden bijvoorbeeld:

- de berging ten behoeve van opslag van agrarisch materieel bij een woning in Oostzaan (in o.a. provinciale EHS)
  - Rb. Noord-Holland 29 mei 2018, ECLI:NL:RBNHO:2018:5835.
- een horecagelegenheid in Alkmaar (in provinciale EHS)
  - AbRvS 28 oktober 2015, ECLI:NL:RVS:2015:3319.

Uit deze laatste uitspraak volgt ook dat PS het begrip “groot openbaar belang” met de toelichting bij de Omgevingsverordening kunnen inkleuren. De Raad van State overweegt:

> “In de toelichting worden als voorbeelden van redenen van groot openbaar belang de veiligheid, drinkwatervoorziening, de plaatsing van installaties voor de opwekking van elektriciteit met behulp van windenergie of voor installaties voor de winning, opslag of transport van olie en aardgas genoemd. Het door de raad gestelde belang bij de horecagelegenheid, gelegen in het genereren van financiële middelen voor het beheer en onderhoud van het Diemerbos en in het aantrekken van bezoekers, is naar het oordeel van de Afdeling niet gelijk te stellen met de in de toelichting genoemde voorbeelden van ontwikkelingen waarbij in ieder geval een groot openbaar belang is gediend.”

Uit de rechtspraak volgt verder dat PS ook voor inkleuring van het begrip “groot openbaar belang” kunnen zorgen door voorbeelden te noemen in de artikelen van de Omgevingsverordening zelf (zie AbRvS 11 april 2018, ECLI:NL:RVS:2018:1223, overweging 12.5). De keerzijde daarvan is dat van een dergelijke opsomming, ook al is die niet limitatief bedoeld, ook een beperkende werking kan uitgaan.

3.3 Conclusie

Waar het gaat om het begrip “groot openbaar belang” in de Omgevingsverordening, is er primair de ruimte voor PS om dit in te kleuren. Dat kan in de artikelen van de Omgevingsverordening zelf of in de toelichting.

In de thans geldende verordeningen zijn het begrip “groot openbaarbelang” en de soortgelijke begrippen niet limitatief gedefinieerd. In de concept-Omgevingsverordening is evenmin sprake van een definitie. In de toelichting is wel voorzien in voorbeelden, waarbij wordt opgemerkt dat die niet uitputtend zijn. Dat laat ruimte voor GS en het gemeentelijk bevoegd gezag om invulling te geven aan het begrip. Die ruimte is niet onbeperkt. Het komt uiteindelijk neer op een goede, kwantitatieve onderbouwing van het groot openbaar belang, waarbij ook wordt afgewogen of het belang van het plan of project opweegt tegen de inbreuk op het provinciale belang. Is de onderbouwing onvoldoende, dan doorstaat het project de toets aan het vereiste van “groot openbaar belang” niet.

Als voorbeeld van een project dat de toets aan het vereiste van “groot openbaar belang” niet doorstond wordt genoemd het bestemmingsplan "Buitenvaert te Schagerbrug" van de gemeente Schagen. Dat plan maakte de bouw van maximaal 40 woningen mogelijk in Schagerbrug. De locatie bevond zich in een weidevogelleefgebied GS van Noord-Holland konden zich niet met het plan verenigen omdat er volgens GS

geen sprake was van een groot openbaar belang. De Raad van State geeft GS daarin gelijk. De Raad van State overweegt:[15]

> "Ten aanzien van wat de raad heeft aangevoerd over het groot openbaar belang, stelt de Afdeling vast dat de in het plan voorziene 40 woningen onderdeel uitmaken van het KWK [Kwalitatief Woningbouwprogramma Kop van Noord-Holland, red.]. De Afdeling overweegt voorts dat, onder bepaalde omstandigheden, woningbouw op zichzelf een groot openbaar belang kan dienen. In dit geval echter, is naar het oordeel van de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat sprake is van een groot openbaar belang in de zin van artikel 25 van de PRV. De raad heeft niet nader geconcretiseerd of toegelicht hoe de levensvatbaarheid van de voorzieningen van Schagerbrug onder de huidige omstandigheden in het geding is. Verder heeft de raad niet inzichtelijk gemaakt dat ten behoeve van het gestelde grote openbare belang uitsluitend in woningbouw kan worden voorzien op de gekozen locatie, noch waarom deze woningen op één locatie moeten worden gerealiseerd. Het is niet uitgesloten dat een combinatie van verschillende gebieden mogelijk is, bijvoorbeeld met het voormalig voetbalveld. Voorts is niet inzichtelijk gemaakt dat nabij Schagerbrug niet met minder dan 40 woningen kan worden volstaan."

Ook kan gewezen worden op het bestemmingsplan "Woongebied SpaarneBuiten 2012" van de gemeente Haarlem. Dat plan voorzag in de herontwikkeling van het voormalige bedrijventerrein van Koninklijke Volker Wessels Stevin tot een woongebied met ongeveer 315 woningen, enkele commerciële voorzieningen, een jachthaven en een groengebied. Deze ontwikkeling was gepland in de bufferzone als bedoeld in artikel 24 van de provinciale ruimtelijke verordening. Ook hier oordeelt de Raad van State dat het groot openbaar belang onvoldoende is onderbouwd:[16]

> "De Afdeling overweegt dat, onder bepaalde omstandigheden, woningbouw op zichzelf een groot openbaar belang kan dienen. De strekking van artikel 24, eerste lid, van de PRV is om binnen een bufferzone verstedelijking in de vorm van nieuwbouw tegen te gaan. In het licht daarvan is de enkele omstandigheid dat de woningbouw past in de woningbouwopgave, onvoldoende om een groot openbaar belang aan te nemen. Een andere opvatting zou ertoe leiden dat bufferzones, gegeven de grote behoefte aan nieuwe woningen die op dit moment in elk geval in de randstad aanwezig is, ondanks deze bepaling het gevaar lopen te worden volgebouwd. De raad heeft niet nader onderbouwd waarom de beoogde woningen moeten worden gerealiseerd aan de oever van De Mooie Nel in een bufferzone. De stelling van de raad dat de acht waterwoningen een financiële bijdrage leveren in de grondexploitatie van SpaarneBuiten volgt de Afdeling niet, omdat de raad niet aannemelijk heeft

[15] AbRvS 25 maart 2020, ECLI:NL:RVS:2020:883
[16] AbRvS 15 april 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1072

> gemaakt dat de acht waterwoningen een zodanig belangrijke financiële bijdrage aan de grondexploitatie van SpaarneBuiten leveren dat zonder die bijdrage het woongebied van ongeveer 315 woningen, dat overigens inmiddels grotendeels is gerealiseerd, niet gerealiseerd zou kunnen worden. Nu de raad in dit geval niet afdoende heeft gemotiveerd dat met toepassing van het zesde en zevende lid in woningbouw kan worden voorzien, is het plan vastgesteld in strijd met artikel 24 van de PRV."

Uit de rechtspraak volgt al met al dat, ook wanneer het begrip "groot openbaar belang" in de Omgevingsverordening niet gedefinieerd wordt, er grenzen zijn aan de invulling die de bevoegde gezagen hieraan kunnen geven. Het blijft zo dat het belang zowel "openbaar" als "groot" moet zijn en dat het project nodig moet zijn om het belang te realiseren.

****

MEMO

Aan	: Provincie Noord-Holland
Datum	: 28-09-2020
Auteur	: team Regulering Groen
Onderwerp	: verzoek provincie NH toelichting besluitvorming CPZ

Voor de commissievergadering NLG van d.d. 19 oktober 2020 is verzocht om een toelichting te geven op de besluitvorming met betrekking tot de ontheffing halfverharding op het CPZ.

Ontheffing CPZ
Op 23 augustus 2019 is reeds een ontheffing met kenmerk OD.288168 afgegeven voor werkzaamheden op en rondom het circuitpark waardoor het o.a. mogelijk werd gemaakt om gebiedsdelen natuurwaarde vrij te maken en middels o.a. grondverzet locaties aan te passen (zaaknummer: OD.288168, d.d. 23 augustus 2019), ten behoeve van de plaatsing van tijdelijke tribunes.

In de periode van 6 januari 2020 tot 13 maart 2020 is op reeds vergraven zandvlaktes halfverharding aangebracht. Op grond van de ontheffing van 23 augustus 2019 zou er echter op de betreffende locaties een vergraafbare bodem blijven waarbij vegetatie zich kon ontwikkelen. De realisatie van de halfverharding heeft invloed op de verdere ontwikkeling van het gebied, waarbij natuurlijke successie wordt belemmerd. Tevens kunnen individuen van de soorten bij het jaarlijks op- en afbouwen van de tribunes met zwaar materieel en het verwijderen van de halfverharding worden gestoord.

Op 17 juni 2020 is op basis van de op dat moment beschikbare informatie een voornemen tot het opleggen van een last onder dwangsom met kenmerk OD.314435 verstuurd waarin o.a. het volgende is gesteld: "er is geen concreet zicht op legalisering van de overtreding; een ontheffing kan immers alleen worden verleend als er geen andere bevredigende uitvoering, waarvoor ontheffing is verleend. Ook zijn er geen dwingende redenen van groot openbaar belang gemoeid met het (half)verharden van deze gebieden."

Op 22 juni 2020 hebben wij van het CPZ een ontheffing aanvraag gekregen voor het aanbrengen van een tijdelijke halfverharding in de vorm van asfaltgranulaat op zandvlaktes rondom het CPZ ten behoeve van de plaatsing van de tijdelijke tribunes. De aanvraag is geregistreerd onder zaaknummer OD.315938.

Wij hebben op 24 juni 2020 aanvullende informatie bij de ontheffingsaanvraag gevraagd welke wij op 30 juni hebben gekregen. Uit de verkregen informatie blijkt, alsnog, de noodzakelijkheid van de aangebrachte halfverharding ten behoeve van de plaatsing van de tijdelijke tribunes.
Tevens is inzichtelijk gemaakt dat er geen andere bevredigende oplossing voorhanden is en dat er sprake is van het belang 'in het belang van de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en met inbegrip van voor het milieu wezenlijke gunstige effecten' van toepassing is op de uitvoering van de werkzaamheden. Als gevolg daarvan is de last aangepast.

Op 13 juli 2020 is een last onder dwangsom met kenmerk OD.314435 verzonden.

Op 7 september 2020 is op basis van de nieuwe informatie en na zorgvuldig beraad waaronder advies van Pels Rijcken een ontwerp ontheffing afgegeven.

Naast deze ontheffing procedure lopen er thans nog diverse juridische procedures. Het is nu aan de rechtbank om te oordelen of de besluitvorming rond het circuit juist is genomen.

ECOLOGISCH ONDERZOEK

BURGEMEESTER VAN ALPHENSTRAAT 108

TE ZANDVOORT

Ecologie



Rapportage ecologisch onderzoek

Burgemeester van Alphenstraat 108 te Zandvoort

Opdrachtgever	Circuit Zandvoort postbus 132 2040 AC Zandvoort
Rapportnummer	10261.001
Versienummer	D3
Status	Eindrapportage
Datum	30 juli 2019
Vestiging	Zuid-Holland Max Euwelaan 21-29 3062 MA Rotterdam 010 - 7640828 rotterdam@econsultancy.nl
Opsteller	[redacted]
Paraaf	[redacted]
Kwaliteitscontrole	[redacted]
Paraaf	[redacted]

Kwaliteitszorg
Econsultancy is lid van het Netwerk Groene Bureaus (NGB). Het NGB is een vereniging van ecologische advies- en onderzoeksbureaus die werkt aan de kwaliteit van advisering gericht op natuur, landschap, water, milieu en ruimte en die de belangen behartigt van groene adviesbureaus. Het Netwerk hanteert een gedragscode die opdrachtgevers en andere belanghebbenden een basis biedt om de leden aan te spreken op de kwaliteit van hun werk.

Econsultancy werkt volgens een dynamisch kwaliteits- en milieusysteem, zoals beschreven in het kwaliteits- en milieuhandboek. Ons kwaliteits- en milieusysteem is gecertificeerd volgens de eisen in de NEN-EN-ISO 9001 en NEN-EN-ISO 14001.

Betrouwbaarheid
Dit onderzoek is op zorgvuldige wijze uitgevoerd conform de toepasselijke en van kracht zijnde regelgeving ten aanzien van natuurwetgeving. Het onderzoek betreft een momentopname en geeft een inschatting van de geschiktheid van de onderzoekslocatie voor beschermde soorten en het al dan niet voorkomen van soorten. De gebruikte informatie omtrent verspreiding van soorten is deels afkomstig uit de NDFF en mag niet zonder toestemming worden verstrekt aan derden of op enige andere wijze openbaar gemaakt worden. Econsultancy accepteert op voorhand geen aansprakelijkheid ten aanzien van mogelijke beslissingen die de opdrachtgever naar aanleiding van het door Econsultancy uitgevoerde onderzoek neemt.

In het algemeen kan gesteld worden dat een quickscan geldig is voor een periode van 2 tot 3 jaar, tenzij in deze periode de ecologische omstandigheden wezenlijk zijn veranderd en/of de Wet natuurbescherming, dan wel inzichten hieromtrent zijn gewijzigd. Bij uitstel van de uitvoering van een project met meer dan 3 jaar verdient het de aanbeveling de resultaten van de quickscan opnieuw te toetsen.

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 1

2 GEBIEDSBESCHRIJVING 2

2.1 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 1 3
2.2 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 2 5
2.3 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 3 6
2.4 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 4 7
2.5 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 5 8
2.6 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 6 9
2.7 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 7 10
2.8 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 8 12
2.9 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 9 13
2.10 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 10 14
2.11 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 11 15
2.12 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 12 16
2.13 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 13 17
2.14 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 14 18
2.15 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 15 19
2.16 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 16 20

3 ONDERZOEKSMETHODIEK 21

4 OVERZICHT VAN DE NATIONALE NATUURWETGEVING 22

4.1 Zorgplicht 22
4.2 Soortenbescherming 22
4.3 Gebiedenbescherming 23
4.4 Houtopstanden 24

5 AANGETROFFEN EN TE VERWACHTEN BESCHERMDE SOORTEN 25

5.1 Vogels 25
5.2 Vleermuizen 26
5.3 Overige zoogdieren 27
5.4 Reptielen, amfibieën en vissen 28
5.5 Ongewervelden 31
5.6 Vaatplanten 31

6 TOETSING AAN SOORTENBESCHERMING 32

6.1 Algemene broedvogels 32
6.2 Algemene grondgebonden zoogdieren 32
6.3 Zandhagedis 32
6.4 Rugstreeppad 33
6.5 Algemene amfibieën 35
6.6 Overige soort(groep)en 35

7 TOETSING AAN GEBIEDENBESCHERMING 36

7.1 Natura 2000 36
7.2 Natuurnetwerk Nederland 37

8 HOUTOPSTANDEN 38
9 SAMENVATTING EN CONCLUSIES 39

Bijlage 1 toelichting verbodsbepalingen Wet natuurbescherming
Bijlage 2 verklarende woordenlijst

1 INLEIDING

Econsultancy heeft van Circuit Zandvoort opdracht gekregen voor het uitvoeren van een ecologisch onderzoek aan de Burgemeester van Alphenstraat 108 te Zandvoort.

De ecologisch onderzoek is uitgevoerd in het kader van voorgenomen activiteiten rondom een groot evenement en heeft als doel in te schatten of er op de onderzoekslocatie planten- en diersoorten aanwezig of te verwachten zijn, die volgens de Wet natuurbescherming een beschermde status hebben en die mogelijk negatieve invloed kunnen ondervinden door de voorgenomen ingreep. Tevens is beoordeeld of de voorgenomen ingreep invloed kan hebben op houtopstanden die middels de Wet natuurbescherming zijn beschermd, of op gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland. Zo is ook beoordeeld of de voorgenomen ingreep invloed heeft op de natuurwaarde van nabijgelegen Natura2000 gebieden, hierbij is het stikstof aspect niet behandeld.

Econsultancy is lid van de brancheverenigingen "Netwerk Groene Bureaus" en werkt volgens de door het Netwerk opgestelde gedragscode en protocollen. In dat kader verklaart Econsultancy ten behoeve van de onderzoekslocatie niet eerder betrokken te zijn geweest voor ecologische advisering of ecologisch onderzoek.

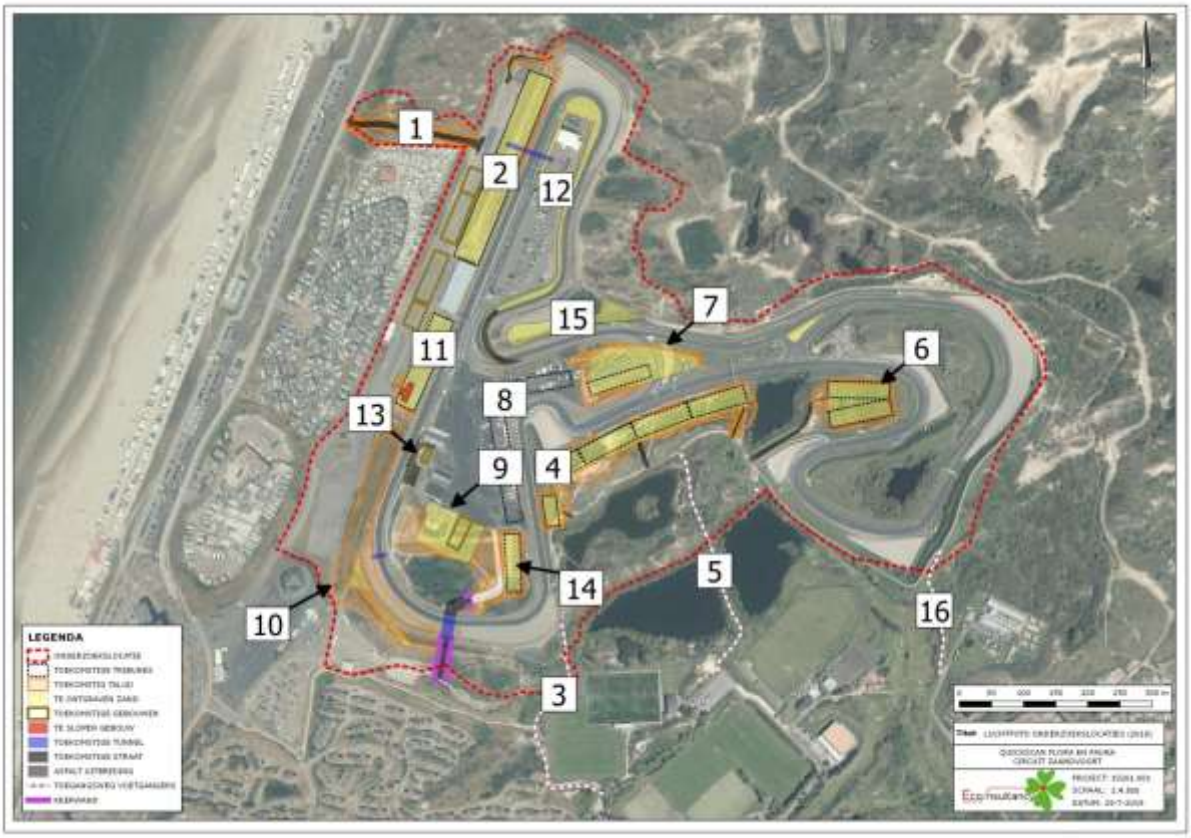
2 GEBIEDSBESCHRIJVING

De onderzoekslocatie (± 63 ha) ligt aan de Burgemeester van Alphenstraat 108, circa 1.5 kilometer ten noordoosten van de kern van Zandvoort. In figuur 1 is de topografische ligging van de onderzoekslocatie weergegeven.



Figuur 1. Topografische ligging van de onderzoekslocatie.

Tijdens de veldbezoeken in de onderzoekslocatie opgedeeld in 14 deellocaties, deze verdeling wordt ook gehanteerd in onderhavig rapport (figuur 2). Per deellocatie worden beschrijvingen gegeven van voorgenomen ingreep en eventuele conflicten met de Wet natuurbescherming en natuurwaarden. Alle onderzoekslocaties zijn onbebouwd en bestaan uit verharding, duin, bosjes en gedeeltelijk uit poeltjes. Op verschillende onderzoekslocaties worden tribunes geplaatst, voor alle beschreven onderzoekslocaties geldt dat dit tijdelijke tribunes zijn. De tijdelijke tribunes zullen maximaal 1 tot 2 maanden staan. In onderhavig rapport wordt naar de tijdelijke tribunes gerefereerd als ‘tribunes’. In figuur 2 zijn aan de hand van een luchtfoto (2018) alle onderzoekslocaties en de directe omgeving weergegeven.



Figuur 2. Luchtfoto 2018 onderzoekslocaties 1 tot 16.

2.1 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 1

De onderzoekslocatie 1 bestaat uit een extra toegang vanaf de Boulevard Barnaart naar het circuit (zie figuur 3). De toegang betreft een half verhard pad van circa 3 meter breed met aan de zuidzijde begrenzing van de camping en te noorden achter een afrastering het Natura 2000 gebied met grijze duinen en duindoornstruweel.

De onderzoekslocatie (± 7.600 m²) ligt in het noordwestelijke deel van het circuit. In figuur 3 is de ligging van de onderzoekslocatie 1 binnen de grenzen van het circuit weergegeven. De figuren 4 t/m 6 geven een impressie van de onderzoekslocatie, middels foto's die zijn genomen tijdens het veldbezoek.



Figuur 3. Luchtfoto 2018 onderzoekslocatie 1.



Figuur 4. Zicht op de onderzoekslocatie, foto richting het westen.



Figuur 5. Op de onderzoekslocatie zijn konijnen aanwezig.



Figuur 6. Foto van een zandige helling.

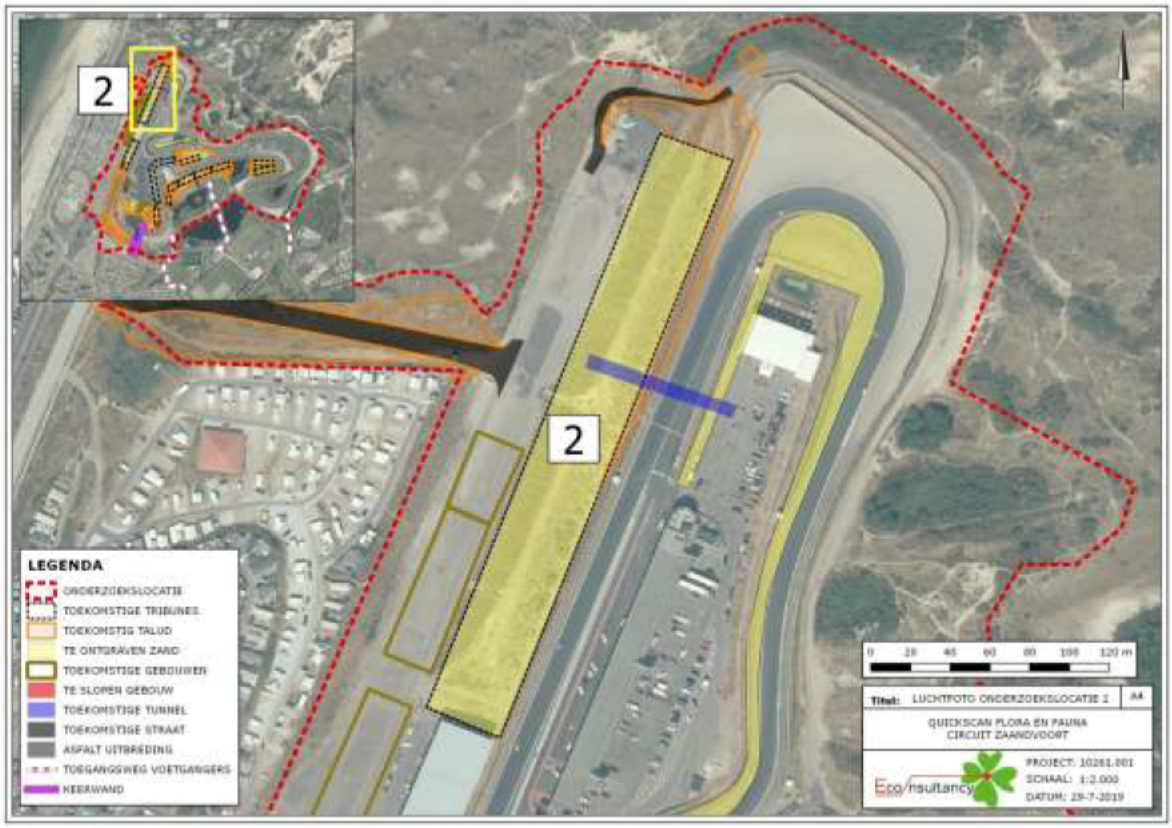
2.1.1 Toekomstig gebruik van de onderzoekslocatie 1 en voorgenomen ingrepen

De initiatiefnemer is voornemens de weg enigszins naar het noorden te verleggen. De hellingshoek van de weg wordt hierbij afgevlakt door het plaatselijk verhogen van het wegoppervlak met behulp van zand. Verschillende delen ten noorden van de huidige weg zullen daarom worden volgestort met gebiedseigen zand. Door het verleggen van de weg zullen nieuwe zand taluds ontstaan aan beide zijden van de weg.

2.2 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 2

De onderzoekslocatie 2 bestaat uit een kunstmatig aangebrachte geluidswal parallel aan de baan ter hoogte van de westzijde van het rechte eind. De begroeide zandwal is circa 8 meter hoog en noord-west/zuid-oost georiënteerd. Daarnaast wordt een tunnel gerealiseerd in oost west richting in het verlengde van de toegangsweg (onderzoekslocatie 1).

De onderzoekslocatie (± 1.5 ha) ligt in het noordelijke deel van circuit. In figuur 7 is de ligging van de onderzoekslocatie 2 binnen de grenzen van het circuit weergegeven. De figuren 8 t/m 10 geven een impressie van de onderzoekslocatie, middels foto's die zijn genomen tijdens het veldbezoek.



Figuur 7. Luchtfoto 2018 onderzoekslocatie 2.



Figuur 8. Zicht op de zandwal, foto richting het westen.



Figuur 9. Zicht vanaf de top van de wal op de bestande tribune, foto richting het zuiden.



Figuur 10. Foto van de geluidswal.

2.2.1 Toekomstig gebruik van de onderzoekslocatie en voorgenomen ingrepen

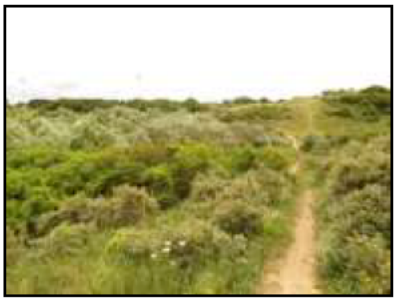
De initiatiefnemer is voornemens de gehele wal af te graven waarbij het vrijgekomen zand gebruikt wordt op andere plaatsen rond het circuit ophoging en egalisaties uit te voeren. Op de locatie wordt een tribune geplaatst.

2.3 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 3

De onderzoekslocatie 3 bestaat uit een ± 370 meter lang wandelpad dat binnen en buiten het circuit ligt. Het wandelpad ligt ten zuiden van het circuit en doorkruist het duin. Het pad is gedeeltelijk onverhard en bestaat uit zand en schelpstrooisel. In figuur 11 is ligging van de onderzoekslocatie 3 weergegeven. De figuren 12 t/m 14 geven een impressie van de onderzoekslocatie, middels foto's die zijn genomen tijdens het veldbezoek.



Figuur 11. Luchtfoto 2018 onderzoekslocatie 3.



Figuur 12. Zicht op de weg, foto richting het zuiden.



Figuur 13. Zicht op de meer.



Figuur 14. Foto van de ligging van de weg langs de voetbalveld.

2.3.1 Toekomstig gebruik van de onderzoekslocatie 3 en voorgenomen ingrepen

De initiatiefnemer is voornemens het pad te verbreden en te verstevigen. Het verstevigen van het pad zal worden verwezenlijkt door het aanbrengen van schelpen.

2.4 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 4

De onderzoekslocatie betreft het noordelijke talud van een duin waar wandelpaden, bosjes en dichtgegroeide poeltjes aanwezig zijn.

De onderzoekslocatie (± 1,9 ha) ligt in het midden van het circuit. In figuur 15 is ligging van de onderzoekslocatie 4 binnen de grenzen van het circuit weergegeven. De figuren 16 t/m 18 geven een impressie van de onderzoekslocatie, middels foto's die zijn genomen tijdens het veldbezoek.



Figuur 15. Luchtfoto 2018 onderzoekslocatie 4.



Figuur 16. Zicht op de onderzoekslocatie, foto richting het oosten. Links op de afbeelding is een bosje te zien waar een begroeide vochtige locatie in ligt.



Figuur 17. Foto van begroeid talud.



Figuur 18. Foto van zandig talud.

2.4.1 Toekomstig gebruik van de onderzoekslocatie 4 en voorgenomen ingrepen

De initiatiefnemer is voornemens twee nieuwe tribunes te plaatsen. Het duin wordt ten behoeven hiervan geëgaliseerd waardoor het plaatselijk wordt afgevlakt en opgehoogd. Het duin blijft echter gehandhaafd. Er gaan verschillende werkzaamheden uitgevoerd worden: kleine bosjes worden gekapt en de poeltjes worden gedempt. Enkele paden worden over het duin aangelegd.

2.5 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 5

De onderzoekslocatie 5 bestaat uit een ± 425 meter lang wandelpad dat binnen en buiten het circuit ligt.

Het pad is gelegen in het zuidelijke deel van het circuit. In figuur 19 is ligging van de onderzoekslocatie 5 binnen de grenzen van het circuit weergegeven. De figuren 20 t/m 22 geven een impressie van de onderzoekslocatie, middels foto's die zijn genomen tijdens het veldbezoek.



Figuur 19. Luchtfoto 2018 onderzoekslocatie 5.



Figuur 20. Zicht op het wandelpad, foto richting het zuiden.



Figuur 21. Foto van een duin gelegen aan het begin van het wandelpad.



Figuur 22. Foto van een van de drie poelen gelegen langs het wandelpad.

2.5.1 Toekomstig gebruik van de onderzoekslocatie 5 en voorgenomen ingrepen

De initiatiefnemer is voornemens het pad te verbreden en te verstevigen. Het verstevigen van het pad zal worden verwezenlijkt door het aanbrengen van schelpen.

2.6 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 6

De onderzoekslocatie bestaat in het westelijke deel uit een duin en in het oostelijke deel uit een dichtgegroeide, niet jaarrond watervoerende, poel.

De onderzoekslocatie (± 9.000 m^2) ligt in het oosten van het circuit. In figuur 23 is ligging van de onderzoekslocatie 6 binnen de grenzen van het circuit weergegeven. De figuren 24 t/m 26 geven een impressie van de onderzoekslocatie, middels foto's die zijn genomen tijdens het veldbezoek.



Figuur 23. Luchtfoto 2018 onderzoekslocatie 6.



Figuur 24. Zicht op het plangebied, foto richting het oosten.



Figuur 25. Foto genomen op de top van het duin.



Figuur 26. Zicht op vergraven duin.

2.6.1 Toekomstig gebruik van de onderzoekslocatie 6 en voorgenomen ingrepen

De initiatiefnemer is voornemens twee nieuwe tribunes te plaatsen. Ten behoeve van het plaatsen van de tribunes wordt het duin deels afgevlakt en de tijdelijk poel wordt gedempt.

2.7 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 7

De onderzoekslocatie (± 1,1 ha) bestaat uit een duin en een verhard gedeelte (asfalt circuit). In figuur 27 is ligging van de onderzoekslocatie 7 binnen de grenzen van het circuit weergegeven. Het duin heeft talud gericht op het noorden en zuiden. Op de top van het duin bevindt zich een tijdelijke tribune. Het verharde gedeelte bestaat ook uit een deel grind en lage pionier vegetatie. De figuren 28 t/m 33 geven een impressie van de onderzoekslocatie, middels foto's die zijn genomen tijdens het veldbezoek.



Figuur 27. Luchtfoto 2018 onderzoekslocatie 7.



Figuur 28. Zicht op onderzoekslocatie, richting west.



Figuur 29. Zicht op onderzoekslocatie, richting zuid west.



Figuur 30. Zicht op onderzoekslocatie, richting noord.



Figuur 31. Zicht op tribune, foto richting het westen.



Figuur 32. Zicht op zuidelijk geëxposeerd zandig talud.



Figuur 33. Foto van noordel jk talud.

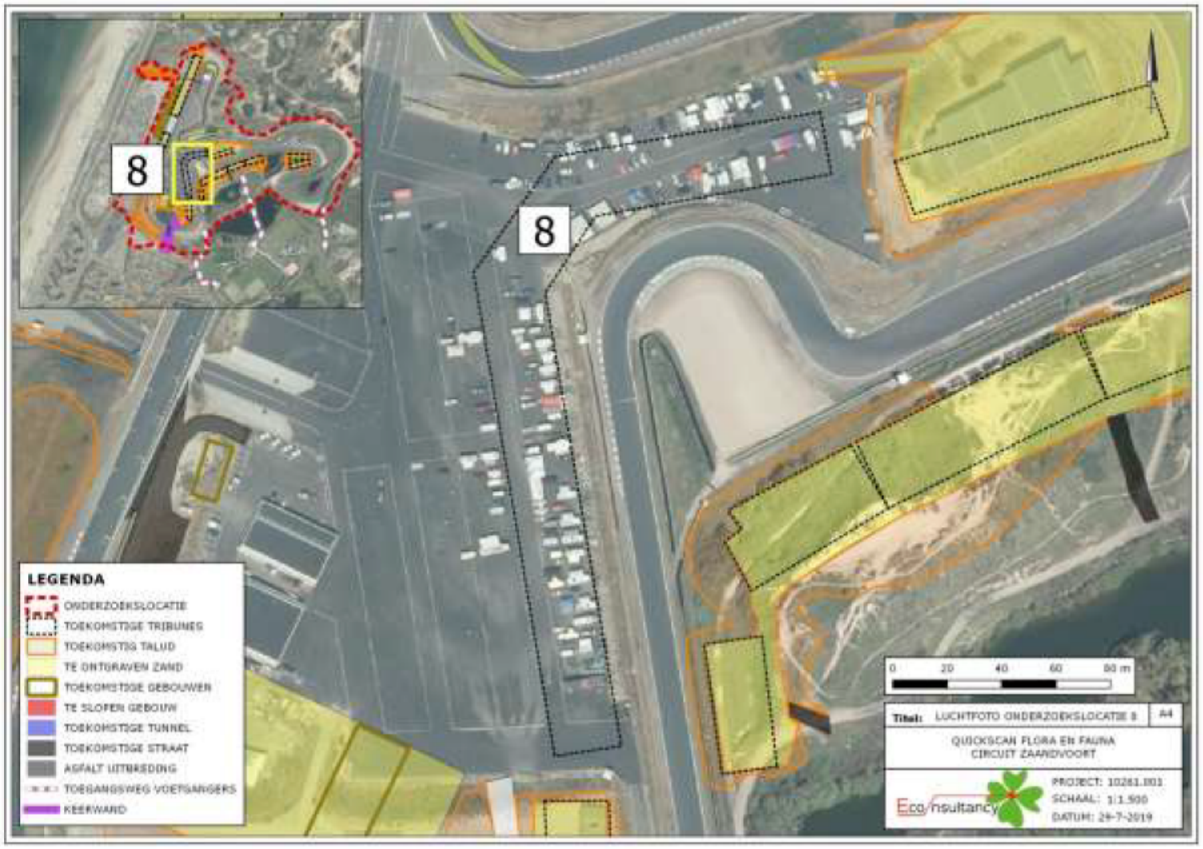
2.7.1 Toekomstig gebruik van de onderzoekslocatie 7 en voorgenomen ingrepen

De initiatiefnemer is voornemens zand toe te voegen, en plaats te maken voor een tribune. De huidige tijdelijke tribune wordt verwijderd.

2.8 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 8

De onderzoekslocatie is verhard en bevindt zich aan de rand van straten en parkeerplaatsen.

De onderzoekslocatie (± 7.500 m²) ligt in het oostelijke deel van het circuit. In figuur 34 is ligging van de onderzoekslocatie 8 binnen de grenzen van het circuit weergegeven. De figuur 35 geeft een impressie van de onderzoekslocatie.



Figuur 34. Luchtfoto 2018 onderzoekslocatie 8.



Figuur 35. Zicht op toekomstige locatie van de tribune.

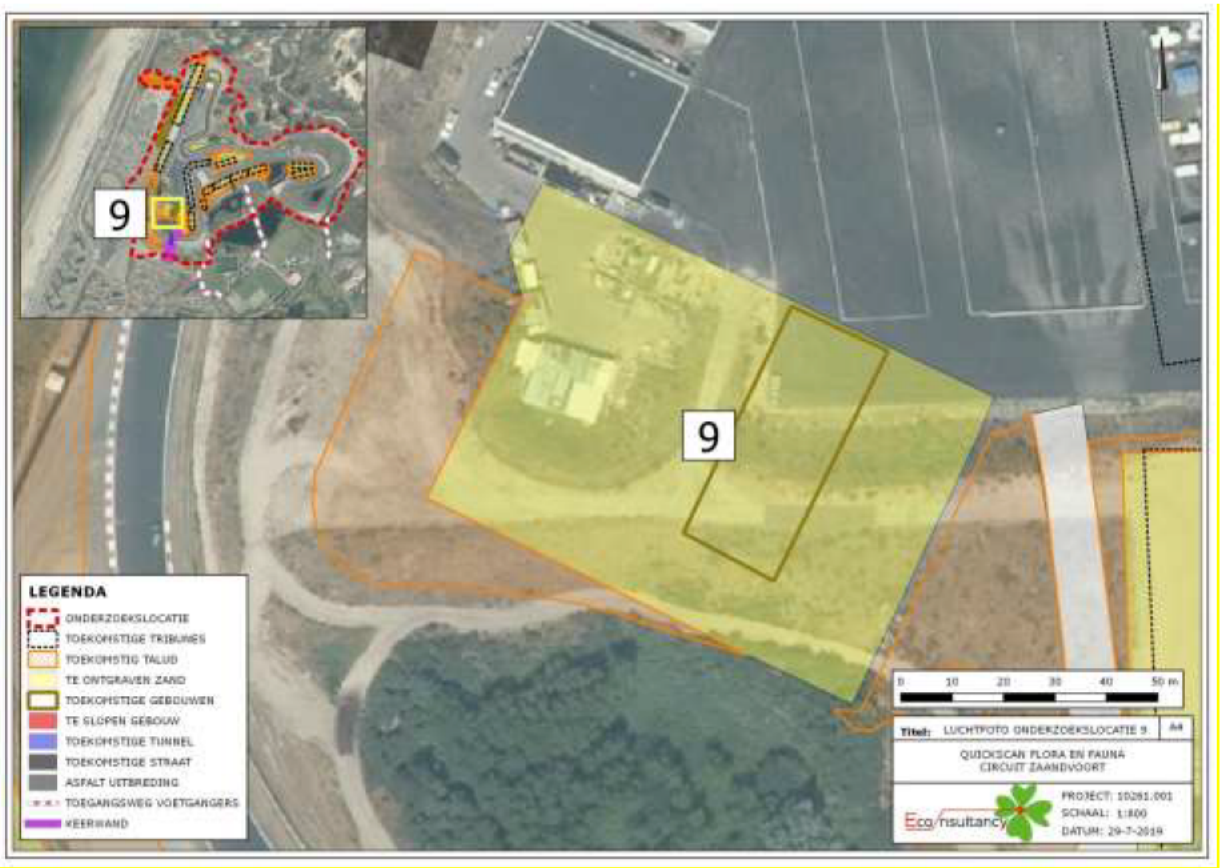
2.8.1 Toekomstig gebruik van de onderzoekslocatie 8 en voorgenomen ingrepen

De initiatiefnemer is voornemens op deze locatie een nieuwe tribune te plaatsen en asfalt te vernieuwen.

2.9 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 9

De onderzoekslocatie bestaat uit een zuidwest/noordoost geëxposeerd hoge duin. Over de top van het duin loopt een gedeeltelijk verhard weg. Daarnaast bestaat een deel van de onderzoekslocatie uit straat en parkeerplaatsen langs gebouwen.

De onderzoekslocatie (± 7.900 m²) ligt in het zuidwestelijke deel van het circuit. In figuur 36 is ligging van de onderzoekslocatie 9 binnen de grenzen van het circuit weergegeven. De figuren 37 t/m 39 geven een impressie van de onderzoekslocatie, middels foto's die zijn genomen tijdens het veldbezoek.



Figuur 36. Luchtfoto 2018 onderzoekslocatie 9.



Figuur 37. Zicht op zuidelijk geëxposeerd duin (zuidoostelijk deel van de onderzoekslocatie).



Figuur 38. Zicht op zuidelijk geëxposeerd talud.



Figuur 39. Foto van noordwestel jk deel van de onderzoekslocatie.

2.9.1 Toekomstig gebruik van de onderzoekslocatie en voorgenomen ingrepen

De initiatiefnemer is voornemens deze locatie te vergraven tot de hoogte van het geasfalteerde deel. Op de locatie zal een tijdelijke accommodatie komen voor technische aspecten omtrent het evenement.

2.10 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 10

De onderzoekslocatie 10 bestaat uit een duin met een zuidwest/noordoost geëxposeerd taluds. In de oorspronkelijke plannen was de locatie toegewezen voor tribunes. Op de onderzoekslocatie zullen in de huidige plannen echter geen tribunes worden opgenomen. Wel wordt de wal geherprofileerd. De onderzoekslocatie (± 1,7 ha) ligt in het zuidwestelijke deel van het circuit. In figuur 40 is ligging van de onderzoekslocatie 10 binnen de grenzen van het circuit weergegeven. De figuren 41 t/m 43 geven een impressie van de onderzoekslocatie, middels foto's die zijn genomen tijdens het veldbezoek.



Figuur 40. Luchtfoto 2018 onderzoekslocatie 10.



Figuur 41. Zicht op huidige baan. In deze bocht zullen veiligheidsmaatregelen worden toegepast.



Figuur 42. Zicht op de bestaande toegang van het onderhoud pad.



Figuur 43. Foto van het onderhoud pad met noordelijk geëxponeerd talud, foto richting het zuidoosten.

2.10.1 Toekomstig gebruik van de onderzoekslocatie 10 en voorgenomen ingrepen

De initiatiefnemer is voornemens het noordelijke talud van de duin te vergraven zodat de bocht kan worden aangepast met nieuwe veiligheidsmaatregelen en een onderhoud pad kan worden aangelegd. Het talud verschuift daarmee in noordelijke richting naar het circuit. Het zuidelijk deel wordt geherprofileerd.

2.11 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 11

De onderzoekslocatie bestaat uit verharding en een voormalig restaurant.

De onderzoekslocatie (± 6.500 m²) ligt in het westelijke deel van het circuit. In figuur 44 is ligging van de onderzoekslocatie 11 binnen de grenzen van het circuit weergegeven. De figuren 44 t/m 47 geven een impressie van de onderzoekslocatie, middels foto's die zijn genomen tijdens het veldbezoek.



Figuur 44. Luchtfoto 2018 onderzoekslocatie 11.



Figuur 45. Zicht op het te slopen restaurant.



Figuur 46. Detail foto van het gebouw.



Figuur 47. Detail foto van de daklijst.

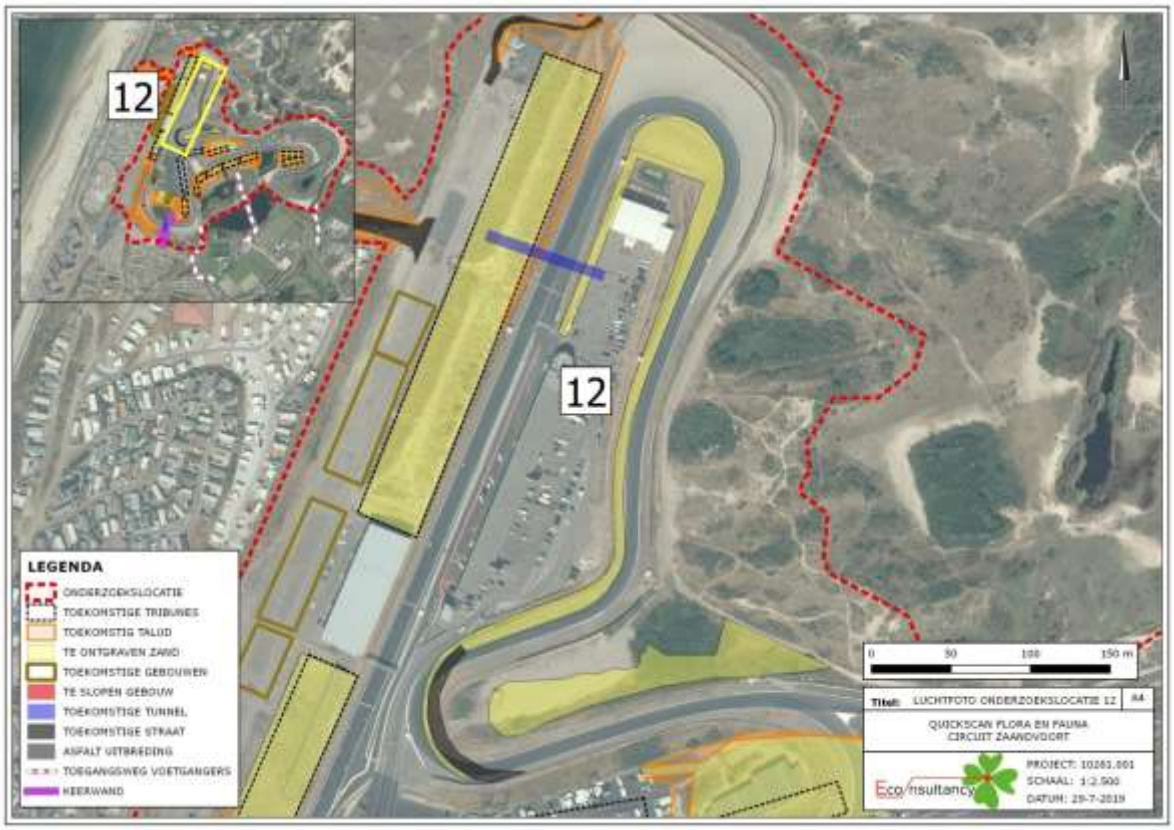
2.11.1 Toekomstig gebruik van de onderzoekslocatie 11 en voorgenomen ingrepen

De initiatiefnemer is voornemens het gebouw te slopen en een tribune te plaatsen. Ten behoeve hiervan zal het terrein worden geëgaliseerd.

2.12 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 12

De onderzoekslocatie bestaat uit verharding waarop een kantoor, restaurant en parkeerplaatsen aanwezig zijn. Ten noorden van het restaurant bevindt zich een gedeeltelijk dichtgegroeid poeltje en langs de oostelijke kant van de paarkeerplaats is een berm aanwezig.

De onderzoekslocatie (± 7.100 m²) ligt in het noordelijke deel van het circuit. In figuur 48 is ligging van de onderzoekslocatie 12 binnen de grenzen van het circuit weergegeven. De figuren 49 t/m 51 geven een impressie van de onderzoekslocatie, middels foto's die zijn genomen tijdens het veldbezoek.



Figuur 48. Luchtfoto 2018 onderzoekslocatie 12.



Figuur 49. zicht op de onderzoekslocatie (berm), foto richting het noordoosten.



Figuur 50. Zicht op de onderzoekslocatie (berm en restaurant), foto richting het zuiden.



Figuur 51. Zicht op het poeltje, foto richting het westen).

2.12.1 Toekomstig gebruik van de onderzoekslocatie 12 en voorgenomen ingrepen

De initiatiefnemer is voornemens de onderzoekslocatie te egaliseren en het poeltje te dempen. Op de onderzoekslocatie wordt het asfalt uitgebreid.

2.13 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 13

De onderzoekslocatie is onverhard en betreft een laag kunstmatig duin.

De onderzoekslocatie (± 1.100 m^2) ligt in het westelijke deel van het circuit. In figuur 52 is ligging van de onderzoekslocatie 13 binnen de grenzen van het circuit weergegeven. De figuur 53 en 54 geeft een impressie van de onderzoekslocatie.



Figuur 52. Luchtfoto 2018 onderzoekslocatie 13.



Figuur 53. zicht op de onderzoekslocatie (berm), foto richting het noordoosten.



Figuur 54. Zicht op de onderzoekslocatie (berm en restaurant), foto richting het zuiden.

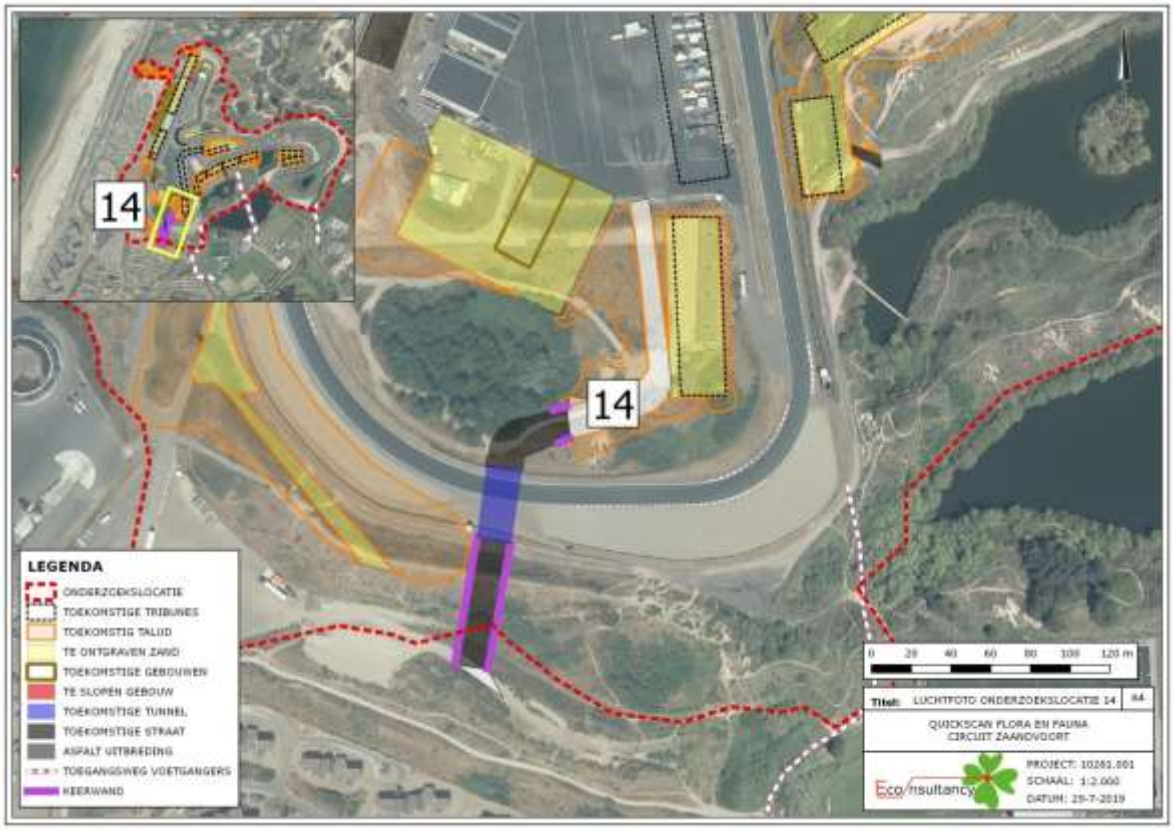
2.13.1 Toekomstig gebruik van de onderzoekslocatie 13 en voorgenomen ingrepen

De initiatiefnemer is voornemens de onderzoekslocatie te egaliseren. Op de onderzoekslocatie wordt het asfalt uitgebreid en wordt een medische post gerealiseerd.

2.14 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 14

De onderzoekslocatie betreft een duin met een vlak gedeelte waar in het verleden ook tijdelijke tribunes zijn geplaatst. Op de locatie ligt een verruigd poeltje, het water is in de zomer opgedroogd.

De onderzoekslocatie (± 8.400 m^2) ligt in het zuidelijke deel van het circuit. In figuur 55 is ligging van de onderzoekslocatie 14 binnen de grenzen van het circuit weergegeven. De figuur 56 en 56 geeft een impressie van de onderzoekslocatie.



Figuur 55. Luchtfoto 2018 onderzoekslocatie 14.



Figuur 56. zicht op de onderzoekslocatie (berm), foto richting het noordoosten.

2.14.1 Toekomstig gebruik van de onderzoekslocatie 14 en voorgenomen ingrepen

De initiatiefnemer is voornemens het terrein voor de tribune uit te bereiden. Op de locatie wordt ook een toegangsweg met tunnel onder het circuit aangelegd.

2.15 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 15

De onderzoekslocatie betreft een duin met een verruigd poeltje, het water is in de zomer opgedroogd.

De onderzoekslocatie (± 9.300 m^2) ligt centraal op het circuit. In figuur 57 is ligging van de onderzoekslocatie 15 binnen de grenzen van het circuit weergegeven.



Figuur 57. Luchtfoto 2018 onderzoekslocatie 15.

2.15.1 Toekomstig gebruik van de onderzoekslocatie 15 en voorgenomen ingrepen

De initiatiefnemer is voornemens de onderzoekslocatie te egaliseren met gebiedseigen zand, vrijgekomen bij andere ontwikkelingen.

2.16 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving onderzoekslocatie 16

De onderzoekslocatie betreft een wandelpad door het duin. Langs het pad groeit duinstruweel.

De onderzoekslocatie (± 200 meter) ligt in het zuidelijke deel van het circuit. In figuur 58 is ligging van de onderzoekslocatie 16 binnen de grenzen van het circuit weergegeven.



Figuur 58. Luchtfoto 2018 onderzoekslocatie 16.

2.16.1 Toekomstig gebruik van de onderzoekslocatie 16 en voorgenomen ingrepen

De initiatiefnemer is voornemens het pad te verbreden en te verstevigen. Het verstevigen van het pad zal worden verwezenlijkt door het aanbrengen van schelpen.

3 ONDERZOEKSMETHODIEK

Het onderzoek is uitgevoerd middels het verrichten van een veldbezoek en een bureauonderzoek. Op deze wijze is inzicht verkregen in de aanwezigheid van geschikt habitat en de daarbij te verwachten beschermde soorten, gesitueerd op of nabij de onderzoekslocatie.

De veldbezoeken zijn afgelegd op 15 en 17 juli 2019. Tijdens dit veldbezoek is de gehele onderzoekslocatie, alsmede de directe omgeving beoordeeld. Gedurende het veldbezoek is gelet op de mogelijke aanwezigheid van beschermde en bedreigde soorten op basis van het aanwezige habitat. Tevens is gelet op aanwezige habitattypen en bijbehorende typische soorten. Onderzoekslocaties 14 (weg en tunnel), 15 en 16 zijn in een later stadium aan de plannen toegevoegd. Deze locaties zijn daarom tijdens de veldbezoeken niet onderzocht. Onderzoekslocatie 15 is vanaf de rand van de onderzoekslocatie wel onderzocht. Onderzoekslocatie 16 wordt behandeld zoals de vergelijkbare onderzoekslocaties 3 en 5.

Verder is aan de hand van verspreidingsatlassen, andere standaardwerken, het beheerplan Kennemerland Zuid (2018), Circuit Park Zandvoort, Verslag monitoring 2007-2009 (2010) en op basis van “expert judgement” nagegaan welke bijzondere planten- en diersoorten er voor kunnen komen op de onderzoekslocatie en zijn omtrent gebiedsbescherming gegevens van de provincie Noord Holland opgevraagd. Actuele verspreidingsgegevens van flora en fauna zijn uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) opgevraagd.

De quickscan flora en fauna is een toets van de ecologische potenties van de onderzoekslocatie en betreft geen volwaardig soort(en) specifiek onderzoek. Er zijn in het onderhavige onderzoek geen inventarisaties uitgevoerd van soorten en soortgroepen. Een ecologische inventarisatie beslaat meerdere veldbezoeken gedurende de voor de soortgroep meest gunstige periode van het jaar.

4 OVERZICHT VAN DE NATIONALE NATUURWETGEVING

Dit hoofdstuk geeft achtergrondinformatie over de natuurwetgeving waaraan de voorgenomen ingreep op de onderzoekslocatie wordt getoetst. Er wordt een globale toelichting gegeven ten aanzien van potentiële overtredingen van de Wet natuurbescherming bij de meest voorkomende soorten en soortgroepen. Dit hoofdstuk is niet toegespitst op de situatie op de onderzoekslocatie, maar geeft enkel een beschrijving van de vigerende wetgeving. De Wet natuurbescherming is gericht op:

- het beschermen en ontwikkelen van de natuur, mede vanwege de intrinsieke waarde en het behouden en herstellen van de biologische diversiteit;
- het doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de natuur ter vervulling van maatschappelijke functies;
- het verzekeren van een samenhangend beleid gericht op het behoud en beheer van waardevolle landschappen, vanwege hun bijdrage aan de biologische diversiteit en hun cultuurhistorische betekenis, mede ter vervulling van maatschappelijke functies.

De bevoegdheid voor het verlenen van ontheffingen en vrijstellingen bij soortenbescherming ligt grotendeels bij de provincies. De provincie is bevoegd gezag voor de toetsing van handelingen met mogelijke gevolgen voor beschermde dier- en plantensoorten (de soortenbeschermingsbepalingen) én voor Natura 2000-gebieden (de gebiedenbeschermingsbepalingen). Alleen bij ruimtelijke ingrepen waarmee grote nationale belangen zijn gemoeid, blijft het Rijk bevoegd gezag.

4.1 Zorgplicht

Het eerste artikel in de Wet natuurbescherming heeft betrekking op de zorgplicht en heeft betrekking op het voorkomen of beperken van schade aan soorten en gebieden, voor zover deze niet middels overige verbodsbepalingen zijn gereguleerd. Het gaat daarbij in de praktijk vooral om minder streng beschermde soorten, waarbij het onnodig doden, verwonden of beschadigen dient te worden vermeden.

In bijlage 1 wordt dit artikel nader toegelicht.

4.2 Soortenbescherming

Bij een quickscan flora en fauna wordt in beeld gebracht of er (potentiële) vaste rust- of verblijfplaatsen aanwezig zijn van de soorten uit de verschillende beschermingsregimes. Vervolgens wordt beoordeeld of de voorgenomen ingreep verstorend kan zijn en of nader onderzoek noodzakelijk wordt geacht.

De Wet natuurbescherming onderscheidt beschermingsregimes voor soorten op grond van internationale verdragen, aangevuld met soorten die vanuit een nationaal oogpunt beschermd worden. Hierdoor zijn er in de Wet natuurbescherming drie verschillende verbodsartikelen per categorie soorten;

- soorten van de Vogelrichtlijn *(artikel 3.1)*;
- soorten van de Habitatrichtlijn en de verdragen van Bern en Bonn *(artikel 3.5)*;
- andere soorten *(artikel 3.10)*.

In bijlage 1 worden deze artikelen nader toegelicht.

4.3 Gebiedenbescherming

Indien een plangebied in of nabij een beschermd gebied is gelegen, dan dient te worden bepaald of er een (extern) effect valt te verwachten. Het gaat daarbij om Natura 2000-gebieden en gebieden behorend tot het Natuurnetwerk Nederland.

4.3.1 Natura 2000

Natura 2000 is de benaming voor een Europees netwerk van natuurgebieden waarin belangrijke flora en fauna voorkomen, gezien vanuit een Europees perspectief. Met Natura 2000 wil men deze flora en fauna duurzaam beschermen. De staatssecretaris van Economische Zaken heeft voor Nederland ruim 160 Natura 2000-gebieden aangewezen. Gezamenlijk hebben ze een oppervlak van ruim 1,1 miljoen hectare. Ze maken deel uit van een samenhangend netwerk van natuurgebieden in de Europese Unie die zijn aangewezen op grond van de vogelrichtlijn en habitatrichtlijn. Het doel van Natura 2000 is het keren van de achteruitgang van de biodiversiteit.

Binnen een gebied kan spanning optreden tussen economie en ecologie. In een zogenaamd beheerplan leggen Rijk en provincies vast welke activiteiten, op welke wijze mogelijk zijn. Uitgangspunt is steeds het realiseren van ecologische doelen met respect voor en in een zorgvuldige balans met wat particulieren en ondernemers willen. Het opstellen gebeurt daarom in overleg met alle direct betrokkenen, zoals beheerders, gebruikers, omwonenden, gemeenten, natuurorganisaties en waterschappen. Samen geven ze invulling aan beleven, gebruiken en beschermen. Daar draait het om in de Nederlandse Natura 2000-gebieden (bron: Regiegroep Natura 2000).

Het is krachtens de Wet natuurbescherming verboden zonder vergunning van gedeputeerde staten projecten te realiseren of andere handelingen te verrichten die gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor een Natura 2000-gebied de kwaliteit van de natuurlijke habitats of de habitats van soorten in dat gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen (artikel 2.7, lid 2).

Handelingen die een negatieve invloed hebben op Natura 2000-gebieden, worden slechts onder strikte voorwaarden toegestaan. Een vergunning is vereist. Door middel van het Nederlandse vergunningsstelsel wordt een zorgvuldige afweging gewaarborgd. De vergunningen zullen beoordeeld en afgegeven worden door de desbetreffende provincie.

4.3.2 Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied.

Het Natuurnetwerk Nederland bestaat uit:

- bestaande natuurgebieden, waaronder de 20 Nationale Parken;
- gebieden waar nieuwe natuur aangelegd wordt;
- landbouwgebieden, beheerd volgens agrarisch natuurbeheer;
- ruim 6 miljoen hectare grote wateren: meren, rivieren, de Noordzee en de Waddenzee;
- alle Natura 2000-gebieden.

Conform artikel 1.12 van de Wet natuurbescherming dragen gedeputeerde staten in hun provincie zorg voor de totstandkoming en instandhouding van een samenhangend landelijk ecologisch netwerk,

genaamd ‘Natuurnetwerk Nederland’. Zij wijzen daartoe in hun provincie gebieden aan die tot dit netwerk behoren.

De planologische begrenzing en beschermingsregimes van het Natuurnetwerk Nederland loopt via het traject van de provinciale ruimtelijke structuurvisies en verordeningen.

4.4 Houtopstanden

De bescherming van houtopstanden conform hoofdstuk 4 van de Wet natuurbescherming heeft als doel om het aanwezige areaal bos in Nederland te behouden. Onder houtopstanden vallen alle zelfstandige eenheden van bomen, boomvormers of struiken van een oppervlakte van tien are of meer of rijbeplanting die meer dan twintig bomen omvat. In bijlage 1 (tabel V) worden de regels nader toegelicht.

Wanneer houtopstanden geveld worden, niet vallende onder artikel 4.1 van de Wet natuurbescherming, geldt een meldingsplicht bij Gedeputeerde Staten van desbetreffende provincie (artikel 4.2 Wnb). Op basis van deze melding wordt door de provincie beoordeeld of de voorgenomen velling aanvaardbaar is in het kader van natuur- en landschapswaarden. Indien er geen bezwaar is om de houtopstanden te kappen, verplicht artikel 4.2 van de Wet natuurbescherming om binnen 3 jaar na het vellen of tenietgaan van de houtopstand op dezelfde grond houtopstanden opnieuw aan te planten. Er geldt een algehele vrijstelling van de herplantplicht voor houtopstanden die gekapt worden in het kader van natuurbeheer en natuurbehoud.

Indien bij de voorgenomen ontwikkeling herplantplicht geldt, maar niet voldaan kan worden aan de herplantplicht op de projectlocatie zelf, dan dient een ontheffing aangevraagd te worden met betrekking tot de herplantplicht bij de desbetreffende provincie. De provincie toetst vervolgens of voldaan wordt aan de bij de provinciale verordening gestelde regels voor herbeplanting op andere perceelsgronden. Deze regels hebben onder andere betrekking op de kwaliteit, oppervlakte en locatie van de andere grond en de natuurwaarde van de te vellen houtopstand. Tevens kan ontheffing verleend worden van herplantplicht ter plaatse, indien gewerkt wordt via een door het ministerie goedgekeurde gedragscode die gebruikt mag worden door een van de betrokken partijen voor een wijze van vellen en een wijze van herplanten.

5 AANGETROFFEN EN TE VERWACHTEN BESCHERMDE SOORTEN

Het voorkomen van planten- en diersoorten in een gebied wordt mede bepaald door de aanwezigheid van geschikt leefgebied. Een soort kan in zijn leefgebied gebruik maken van verschillende plekken om te verblijven. Al deze plekken (biotopen) kunnen een bepaalde functie voor de soort vervullen. In dit hoofdstuk wordt op basis van het aanwezige habitat / verblijfsmogelijkheden samen met verspreidingsgegevens beschreven welke beschermde soorten binnen de onderzoekslocatie kunnen voorkomen. Afhankelijk van de soort wordt ingegaan op de potentiële aanwezigheid van vaste rust- en verblijfplaatsen, foerageergebied en verbindingsroutes. Tevens wordt beoordeeld of de voorgenomen plannen een negatief effect kunnen hebben op de mogelijk aanwezige beschermde soorten. In hoofdstuk 6 wordt beschreven welke juridische implicaties dit voor het project heeft.

5.1 Vogels

5.1.1 Broedvogels categorie 1-4 (nesten jaarrond beschermd)

Er zijn broedvogels waarvan de nesten ook beschermd zijn op het moment dat ze niet voor de voortplanting in gebruik zijn. Van deze soorten zijn volgens gegevens van de NDFF rond de onderzoekslocaties waarnemingen bekend van huismus, gierzwaluw, roek, grote gele kwikstaart ooievaar, slechtvalk, boomvalk, buizerd, havik, ransuil, sperwer en wespendief.

Alle onderzoekslocaties, met uitzondering van onderzoekslocatie 11, zijn onbebouwd waardoor nestlocaties van gebouwgebonden soorten zoals huismus, gierzwaluw en slechtvalk op voorhand kunnen worden uitgesloten. Op de onderzoekslocatie 11 is een voormalig restaurant aanwezig. Tijdens de quickscan is dit gebouw geïnspecteerd op de aanwezigheid van sporen van gebruik door gebouwgebonden broedvogels zoals huismus en gierzwaluw. De huismus broedt in los kolonieverband, veelal in of op menselijke bebouwing. Nesten worden over het algemeen onder dakpannen, in gaten en kieren van (oude) gebouwen en achter dakgoten gemaakt. Het restaurant op onderzoekslocatie 11 is niet geschikt voor deze soort vanwege het ontbreken van geschikte dakpannen en andere beschikbare ruimtes. Huismussen lijken wel te broeden op de nabij gelegen camping De Duinrand en zijn foeragerend gezien op het terras van Mickey's Cafe/Bar nabij onderzoekslocatie 12. Nader onderzoek naar de huismus wordt niet noodzakelijk geacht.

De gierzwaluw is een koloniebroeder die in mei en juni broedt in gebouwen. Het gebouw is niet geschikt voor de gierzwaluw als vaste rust- en broedlocatie vanwege het ontbreken van de geschikte ruimte tussen de kantpannen en zijgevel en andere beschikbare ruimtes. Nader onderzoek naar het gebruik van het restaurant als vaste rust- en broedlocatie door deze soorten wordt niet noodzakelijk geacht.

De boomvalk, buizerd, havik, ooievaar, ransuil, sperwer en wespendief broeden in bossen of halfopen landschappen, vaak hoog in een boomkruin, waar ze grote nesten maken of hergebruiken. Tijdens het veldbezoek zijn geen exemplaren of grote nesten van deze soorten waargenomen op en nabij de onderzoekslocaties. Tijdens de quickscan is op de onderzoekslocatie 6 een foeragerende buizerd waargenomen. Ten zuid oosten van de onderzoekslocatie 6 bevind zich een buizerd nest (pers. comm. medewerker veiligheidsdienst). Geen van de onderzochte onderzoekslocaties vormen geschikt broedgebied voor buizerd of andere bovengenoemde soorten vanwege het ontbreken van geschikt broedhabitat in vorm van grote bomen en nesten. Het is daarom voor deze vogelsoorten redelijkerwijs uit te sluiten dat ze op of nabij de onderzoekslocatie broeden en een negatief effect ondervinden van de voorgenomen ingreep.

De grote gele kwikstaart nestelt graag bij stromend water in een nis in de muur, bij bomenwortels in natuurlijke oevers en onder bruggen. Dit is niet in geschikte vorm aanwezig op en nabij de onderzoekslocatie, en daarmee kan redelijkerwijs worden uitgesloten dat de grote gele kwikstaart broedt binnen of in de nabijheid van de onderzoekslocatie. Volgens de vogelatlas zijn ook geen broedterritoria van grote gele kwikstaart in de provincie Noord-Holland bekend.

De roek broedt in opvallende kolonies met grote nesten die jaar op jaar worden gebruikt. Tijdens het veldbezoek is geen roekenkolonie aangetroffen op de onderzoekslocatie. Aanwezige bomen op de onderzoekslocatie voldoen ook niet aan de eisen voor de vestiging van een roekenkolonie. In de omgeving van onderzoekslocatie zijn geen geschikte foerageergebieden, zoals akkers, bekend. Roekenkolonies in de provincie Noord-Holland zijn enkel bekend in de omgeving van Amsterdam en Hoorn. Het is daarmee redelijkerwijs uit te sluiten dat de roek op de onderzoekslocatie broedt.

5.1.1 Broedvogels categorie 5 (nesten soms jaarrond beschermd)

De broedvogels waarvan het nest in uitzonderlijke gevallen eveneens jaarrond is beschermd, zijn voornamelijk holenbroeders, zoals spechten en mezen, of makers van grote nesten, zoals ekster en zwarte kraai.

Tijdens de quickscan zijn soorten zoals ekster en ijsvogel waargenomen op en rondom de onderzoekslocatie. De nesten van deze soorten zijn echter niet op de onderzoekslocaties aangetoond. Het gaat hierbij om algemeen voorkomende soorten, die ook in de directe omgeving voldoende broedgelegenheid hebben. Er zijn derhalve geen bijzondere ecologische omstandigheden die rechtvaardigen dat de nesten van genoemde soorten op de onderzoekslocatie een jaarrond beschermde status zouden moeten hebben.

5.1.2 Algemene broedvogels

De beplanting op de onderzoekslocaties kan onderdak bieden aan broedvogelsoorten zoals grasmus, heggenmus en kneu. De nesten van deze soorten zijn alleen beschermd op het moment dat ze als zodanig in gebruik zijn. Overtredingen van verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming zijn te voorkomen (zie hoofdstuk 6).

5.2 Vleermuizen

Volgens verspreidingsgegevens van de NDFF is de onderzoekslocatie gelegen in een deel van Nederland waar de volgende vleermuissoorten kunnen voorkomen: gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, rosse vleermuis, laatvlieger, grijze grootoorvleermuis, gewone grootoorvleermuis, franjestaart, meervleermuis en watervleermuis.

Verblijfplaatsen op de onderzoekslocatie
De bebouwing op de onderzoekslocatie 11 (zie figuren 45 t/m 48) is niet geschikt als verblijfplaats voor vleermuizen. Er zijn geen kieren zoals open stootvoegen die toegang bieden tot eventuele ruimtes in de spouwmuur. De aansluitingen tussen houtwerk en steen zijn goed aangesloten of dichtgemaakt en isolatie. Daarnaast geeft de daklijst geen toegang tot ruimten onder het bitumen dak. Verder zijn er geen ruimtes achter betimmeringen waargenomen, waar vleermuizen gebruik van kunnen maken. De aanwezige bomen zijn onderzocht op holtes, spleten en/of loshangend schors, wat kan dienen als potentiële vaste rust- en verblijfplaats voor boombewonende vleermuizen. Dit is niet aangetroffen en daarmee zijn boombewonende vleermuizen uit te sluiten.

Verblijfplaatsen buiten de onderzoekslocatie
Ten zuiden van de onderzoekslocatie bevinden zich voor vleermuizen geschikte gebouwen. Het betreft verschillende woonwijken in Zandvoort. Eventuele verblijfplaatsen hierin ondervinden door de afstand tot de bouwlocatie en de aard van de ingreep, geen hinder van de ingreep op de onderzoekslocatie. Het is door de onderlinge afstand tot de bebouwing in de omgeving niet aannemelijk dat er in de directe invloedssfeer van de onderzoekslocatie potentiële verblijfplaatsen aanwezig zijn die negatieve invloed kunnen ondervinden van de werkzaamheden.

Foerageerhabitat
De onderzoekslocatie zal, gelet op het aanwezige habitat gebruikt kunnen worden door in de omgeving verblijvende vleermuizen gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, rosse vleermuis, laatvlieger en mogelijk watervleermuis om te foerageren. De plannen zullen echter geen aantasting van belangrijk foerageerhabitat vormen. Door de voorgenomen ingreep zal het aanbod van foerageermogelijkheden niet in het geding komen. Alle aanwezige poelen zijn sterk begroeid en zijn soms enkel in de winter waterhoudend. De poel op onderzoekslocatie 12 betreft de enige locatie van een poel met enig oppervlakte water. Door de geringde omvang van deze poel zal de impact van verlies van deze mogelijke foerageergebied niet groot zijn. Daarnaast zijn er gebieden in de omgeving die geschikter zijn als foerageergebied. Het betreft de ten noorden en oosten gelegen natte duinvalleien (Natura 2000) die door overwinterende meervleermuizen worden gebruikt. De ten zuiden gelegen woonwijken en sportvelden bieden mogelijk ook erg geschikt leefgebied.

Vliegroutes
Vleermuizen maken veelal gebruik van lijnvormige (donkere) landschapselementen als houtsingels, beken en lanen om zich te verplaatsen tussen verblijfplaatsen en foerageergebieden. Doordat dergelijke lijnvormige elementen ontbreken op de onderzoekslocatie, worden er geen potentiële vliegroutes verstoord.

5.3 Overige zoogdieren

Alle zoogdieren in Nederland zijn beschermd. Voor sommige algemeen voorkomende soorten geldt een provinciale vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling. Op deze wijze is er onderscheid te maken in streng beschermde en minder streng beschermde soorten.

Streng beschermde soorten
Volgens de NDFF ligt de onderzoekslocatie binnen het verspreidingsgebied van de volgende streng beschermde grondgebonden zoogdieren: boommarter, bunzing, eekhoorn en wezel.

De boommarter laat een sterk stijgende lijn zien in de populatietrend in de laatste jaren. De soort is ook erg mobiel en vestigt zich in voorheen ongeschikt geacht leefgebied. De populatie in de duinen van Noord-Holland betreft een groeiende populatie en is het meest talrijk in bosrijk gebied. In de directe omgeving van de onderzoekslocaties is de boommarter niet waargenomen, dichtstbijzijnde exemplaar betreft een verkeerslachtoffer op de N200 (2016; 1,6 km). Dit geeft echter wel aan dat de boommarter waarschijnlijk in de duinen rondom het circuit Zandvoort voorkomt. De ingreep heeft naar verwachting echter geen effect op de boommarter. Verblijfplaatsen worden niet verwacht op de onderzoekslocaties vanwege een lage konijn (en dus konijnenholen) dichtheid en afwezigheid van oude bomen met holtes. Nader onderzoek naar boommarter wordt niet noodzakelijk geacht.

Bunzing is in de directe omgeving van het circuit Zandvoort waargenomen. De bunzing heeft grote territoria maar zijn waarschijnlijk wel kleiner dan die van boommarter, de bunzing is ook minder gebonden aan bos. Afwisseling van water, bosjes, riet en grasland (vaak in kleinschalig cultuurlandschap) is van belang voor geschikt leefgebied. De omgeving van het circuit Zandvoort voldoet hier

ook aan. Leefgebied van de bunzing wordt naar verwachting echter niet aangetast als gevolg van de voorgenomen ingreep. Onderzoekslocatie 1 en 4 betreffen mogelijk geschikt foerageergebied voor de bunzing. De ingreep zal hier echter geen grote impact op hebben op foerageergebied omdat de ingreep tijdelijk is en de werkzaamheden ten behoeve van de tribunes niet direct leiden tot het verlies van foerageergebied. Nader onderzoek naar bunzing wordt niet noodzakelijk geacht.

Eekhoorn wordt met name in de beboste delen van de Noord-Hollandse duinen gevonden. Eekhoorn is sterk gebonden aan bos voor zowel verblijf- als foerageergebied. Beboste delen zijn niet op of rondom de onderzoekslocaties te vinden. Het is daarmee onwaarschijnlijk dat eekhoorn hier voorkomt of er zich een populatie bevind. Nader onderzoek naar eekhoorn wordt niet noodzakelijk geacht.

Wezel in de duinen wordt met name waargenomen in delen met grasontwikkeling die grote getallen woelmuizen kunnen onderhouden. Wezels zijn sterk afhankelijk van gebieden met hoge woelmuis dichtheden. Op de onderzoekslocaties zijn wel holen van muizen aangetroffen, echter in een erg lage dichtheid. Delen van het gebied rondom het circuit Zandvoort die geschikte landschapelementen laten zien voor de wezel, zijn ook in zeer kleine aantallen en grootten aanwezig. Het wordt onwaarschijnlijk geacht dat de onderzoekslocaties voldoende geschikt leefgebied hebben voor territoria van wezel. Een nader onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

Licht beschermde soorten
De onderzoekslocatie vormt geschikt habitat voor een aantal soorten grondgebonden zoogdieren. Het gaat daarbij om algemene soorten als konijn (typische soort habitattype grijze duinen), egel, bosmuis, veldmuis en vos. Door de voorgenomen werkzaamheden bestaat de kans dat holen van konijnen en vos worden vergraven (zie hoofdstuk 6).

5.4 Reptielen, amfibieën en vissen

Reptielen
Volgens gegevens van de NDFF zijn er in de afgelopen 5 jaar in de directe omgeving van de onderzoekslocatie de volgende streng beschermde reptielen waargenomen: hazelworm en zandhagedis.

Zandhagedis
De NDFF waarnemingen van de beschermde zandhagedis hebben betrekking op twee locaties binnen de grenzen van het circuit, aangrenzende Natura 2000 gebieden en de ten zuidoosten gelegen woonwijk (Zandvoort). Daarnaast zijn zandhagedissen meerdere keer waargenomen tijdens de monitoring uitgevoerd door Bureau Waardenburg (2007-2009). De locaties van de waarnemingen per jaar staan in de figuur 56 weergegeven. Enkele onderzoekslocaties binnen de grenzen van het circuit zijn geschikt als voortplantingsgebied of overwintergebied vanwege de aanwezigheid van zuidelijk georienteerde open duinendelen. Eieren van de zandhagedis worden ingegraven op hellingen die op het zuiden zijn gericht, zodat de zon de eieren goed kan verwarmen. De eieren worden in juni gelegd in een ondiep (5 tot 10 cm diep) zelf gegraven holletje op een afstand van minder dan een meter van dekking op zonnige, onbegroeide, zandige plekken. Ten behoeve van de voortplanting is de soort afhankelijk van een zekere oppervlakte open zand binnen het habitat. Zandhagedissen overwinteren in de grond, in een verlaten zoogdierhol of in een zelf gegraven hol. Individuen maken vaak jaar in jaar uit gebruik van hetzelfde winterverblijf, soms ook met meerdere exemplaren bijeen. Locaties die geschikt zijn voor eieren zijn eveneens geschikt als overwinterplaatsen. Elke onderzoekslocatie binnen het circuit is in principe geschikt voor de zandhagedis als leefgebied. Sommigen locaties zijn geschikt als locaties voor het leggen van eieren en als overwintering plekken. Het is daarom niet uit te sluiten dat individuen van deze soort op of nabij de onderzoekslocatie kunnen voorkomen (zie hoofdstuk 6).



Figuur 59. Waarnemingen van de zandhagedis (Bureau Waardenburg, inventarisatie 2007 – 2008; De Jong en Zuurmond, 2019 en NDFF 2014 - 2019.

Hazelworm

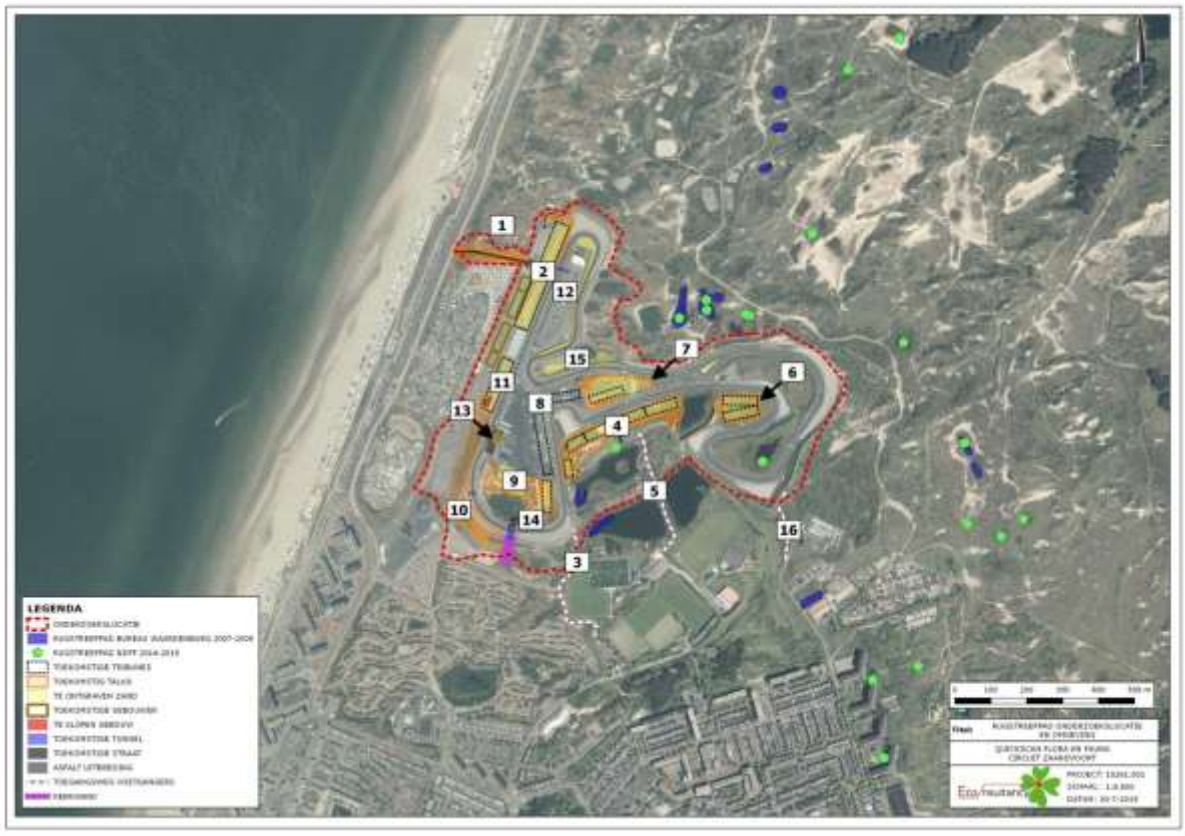
De hazelworm wordt voornamelijk waargenomen op bos- en heideterreinen, maar maakt daarnaast gebruik van tal van verschillende habitattypes (RAVON, 2007). De NDFF waarnemingen van de hazelworm hebben betrekking op ten noordoosten gelegen Natura 2000 gebied, de noordelijke en zuidelijke kant van de Zeeweg. Dit betreft waarschijnlijk een populatie afkomstig van uitgezette dieren. Doordat de onderzoekslocatie niet binnen het kerngebied van de soort valt en het habitat minder optimaal is, is het niet aannemelijk dat er een bestaande populatie aanwezig is.

Amfibieën

Uit het nader onderzoek uitgevoerd door Bureau Waardenburg blijkt dat rond het circuit een stabiele populatie rugstreeppadden leeft. De populatie betreft tussen 50 en 100 roepende mannetje per jaar op 10 tot 20 verschillende locaties. Deze populatie kent een succesvolle voorplanting op 6 tot 7 locaties die zeer dynamisch is in met name ruimte en in mindere mate in tijd (Brandjes *et al.* 2010). De dichtstbij gelegen wateren met waarnemingen van rugstreeppaden liggen bij de natte duinvalleien direct ten noorden van de ATB - route, op circa 100 meter afstand (Brandjes *et al.* 2010 en NDFF). Binnen de grenzen van het circuit bevindt zich geschikt habitat voor de rugstreeppad. De rugstreeppad is een streng beschermde soort die graag van ondiepe wateren gebruik maakt. Ondiepe wateren warmen snel op en zijn voor deze moeilijk zwemmende soort toegankelijk. Het op voorhand niet uit te sluiten dat de soort zich op de onderzoekslocatie voortplant (zie hoofdstuk 6).

Daarnaast zouden geschikte voortplantingswateren op sommigen onderzoekslocaties kunnen ontstaan door regenval. Gezien de grote kans op doorspoeling (duingebied) is dit echter niet zeer waarschijnlijk. Uit aanvullend soortgericht onderzoek blijkt dat in het plangebied geen grote depres-

sies/kuilen aanwezig zijn. Hierdoor is het ontstaan van poelen die lang genoeg water bevatten, voor de metamorfose van eisnoer naar juveniel dier, niet waarschijnlijk binnen de onderzoekslocaties. De rugstreeppad zal zich naar alle waarschijnlijkheid tijdens de voortplanting verplaatsen naar wateren in de omgeving die jaarrond water bevatten.



Figuur 60. Waarnemingen van de rugstreeppad (Bureau Waardenburg, inventarisatie 2007 - 2009) en NDFF 2014 - 2019.

Algemene amfibieën als bruine kikker en gewone pad worden enkel verwacht op onderzoekslocatie 4 en 12 door de aanwezigheid van poeltjes. De poeltjes op onderzoekslocatie 4 zijn sterk begroeid maar kennelijk voldoende voor bruine kikker, die daar tijdens het veldbezoek ook is waargenomen. Voor de mogelijk incidenteel te verwachten soorten geldt een algehele vrijstelling van de Wet natuurbescherming (zie hoofdstuk 6).

Vissen

De poeltjes op de onderzoekslocaties zijn klein en sterk begroeid, het is daarmee onwaarschijnlijk dat vissen in deze poeltjes voorkomen. Overtredingen met betrekking tot vissen en het dempen van de poelen van de Wet natuurbescherming worden niet verwacht.

5.5 Ongewervelden

Libellen en dagvlinders
Van alle beschermde libellen komt enkel de gevlekte witsnuitlibel voor in de omgeving van circuit Zandvoort. De gevlekte witsnuitlibel komt incidenteel voor in duinvalleien rondom het circuit Zandvoort, een gevestigde populatie leeft in de Amsterdamse Waterleidingduinen. De poeltjes op de onderzoekslocaties zijn ongeschikt als leefgebied voor de gevlekte witsnuitlibel door het dichtbegroeide karakter.

Daarnaast zijn in de omgeving van het circuit Zandvoort aardbeivlinder, bruine eikenpage en duinparelmoervlinder bekend. De meerderheid van de waarnemingen van deze beschermde soorten heeft betrekking op het Natura 2000 gebied buiten het circuit. Gezien het ontbreken van geschikte waardplanten op de onderzoekslocaties, kan gesteld worden dat deze soortgroep niet in staat is zich in de huidige situatie te vestigen. Nader onderzoek ten aanzien van de gevlekte witsnuitlibel, aardbeivlinder, bruine eikenpage of duinparelmoervlinder wordt niet benodigd geacht.

Overige soorten
Overige beschermde soorten, zoals vliegend hert, Europese rivierkreeft en platte schijfhoren, zijn op de onderzoekslocatie uit te sluiten. Er is geen geschikt habitat voor dergelijke beschermde soorten op de onderzoekslocatie aanwezig en er zijn geen waarnemingen bekend in de directe omgeving van de onderzoekslocatie.

5.6 Vaatplanten

De onderzoekslocaties bestaan uit vegetatie passend bij duinvegetatie, met name grijze duinen. Er zijn geen planten die worden beschermd onder de Wet natuurbescherming of Habitatrichtlijnen. Verspreid over de onderzoekslocaties zijn echter wel verschillende typische soorten waargenomen van de aanwezige habitattypen. Enkele hiervan zijn: (grijze duinen:) bitterkruidbremraap, echt bitterkruid, kleverige reigersbek, nachtsilene, oorsilene, ruw vergeet-mij-nietje, walstrobremraap, welriekende salomonszegel en (duindoorstruweel:) egelantier.

6 TOETSING AAN SOORTENBESCHERMING

Als gevolg van de voorgenomen ingreep op de onderzoekslocatie kunnen er overtredingen van verbodsbepalingen uit soortbeschermingsparagrafen uit de Wet natuurbescherming optreden. In dit hoofdstuk wordt beschreven voor welke soorten er sprake is van dreigende overtreding van de Wet natuurbescherming en of met eenvoudige maatregelen overtreding is te voorkomen. Verder wordt beschreven voor welke soorten een vervolgtraject noodzakelijk is, bijvoorbeeld omdat toetsing van de ingreep aan de Wet natuurbescherming op basis van de huidige onderzoeksinspanning niet mogelijk is, en wat de eventuele consequenties zijn ten aanzien van ontheffingen.

6.1 Algemene broedvogels

Voor de algemene broedvogelsoorten die op de onderzoekslocatie zijn te verwachten geldt dat, indien het groen buiten het broedseizoen wordt verwijderd, er geen overtredingen plaats zullen vinden met betrekking tot deze soorten. Artikel 3.1 van de Wet natuurbescherming (Het is verboden nesten te beschadigen, te vernielen of weg te nemen) is van toepassing. In de Wet natuurbescherming wordt geen vaste periode gehanteerd voor het broedseizoen. Globaal kan voor het broedseizoen de periode maart tot augustus worden aangehouden. Geldend is echter de aanwezigheid van een broedgeval op het moment van ingrijpen.

Met betrekking tot het verwijderen van de aanwezige beplanting buiten het broedseizoen wordt geadviseerd om ook het snoeiafval buiten het broedseizoen te verwijderen. Een grote stapel snoeiafval vormt namelijk een ideale broedlocatie voor kleine vogelsoorten als de winterkoning. Indien onverhoopt een dergelijke soort hierin tot broeden komt, mag het snoeiafval niet eerder worden verwijderd dan wanneer de jongen definitief zijn uitgevlogen.

6.2 Algemene grondgebonden zoogdieren

Voor de te verwachten soorten geldt dat de werkzaamheden mogelijk verstorend kunnen werken. Als gevolg van graafwerkzaamheden kunnen dieren verwond of gedood worden en holen kunnen worden verwijderd. Dit houdt een overtreding van artikel 3.10 van de Wet natuurbescherming in. Voor de te verwachten soorten geldt, op grond van het provinciale soortenbeleid, bij ruimtelijke ontwikkelingen echter een vrijstelling, waardoor geen ontheffing hoeft te worden aangevraagd. Het is echter in het kader van de zorgplicht wel noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor de aanwezige individuen en al het redelijkerwijs mogelijke dient gedaan te worden om het doden van individuen te voorkomen.

Het doden of verwonden kan plaatsvinden indien schuil- of voortplantingslocaties worden beschadigd. Dit kan door het vergraven van duinen met holen van konijn, vos en muissoorten. Dit betreffen alle jaarrond actieve soorten. Bij het vergraven van de duinen dienen aanwezige dieren de mogelijkheid te hebben veilig weg te komen.

6.3 Zandhagedis

De volgens de habitatrichtlijn streng beschermde zandhagedis komt voor op en in de omgeving van het circuit. Uit het nader onderzoek uitgevoerd door Bureau Waardenburg (2007-2009), de quickscan uitgevoerd door De Jong & Zuurmond (2019) en de NDFF gegevens van de afgelopen 5 jaar (2014-2019) blijkt dat de onderzoekslocaties onderdeel van het leefgebied van de zandhagedis zijn.

Doordat zuid/oost geëxponeerde zandoppervlakten en muizen holletjes op de onderzoekslocaties 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 13, 14, 15 en 16 aanwezig zijn, kan in principe de zandhagedis op deze onderzoekslocaties voortplanten of overwinteren.

In de tweede helft van september begint bij de mannetjes de winterrust. Vrouwtjes zoeken vanaf eind september tot en met begin oktober de winterverblijven op. Jonge dieren kunnen tot half oktober of begin november actief blijven. Zandhagedissen overwinteren in de grond, in een verlaten zoogdierhol of in een zelf gegraven hol. Individuen maken vaak jaar in jaar uit gebruik van hetzelfde winterverblijf, soms ook met meerdere exemplaren bijeen.

	jan	febr	mrt	apr	mei	juni	juli	aug	sept	okt	nov	dec
voortplanting				■	■	■	■	■				
winterrust	■	■	■							■	■	■

■ Kwetsbare periode

Tabel I. Kwetsbare perioden van de zandhagedis (bron, BIJ12).

Er dient een ontheffing te worden aangevraagd voor de voorgenomen werkzaamheden op de planlocatie. Vervolgens kan worden gewerkt met een goedgekeurde gedragscode of een ecologisch werkprotocol. Via deze werkwijze kan de gunstige staat van instandhouding van deze soort gewaarborgd worden, en wordt overtreding van de Wet natuurbescherming voorkomen.



Figuur 61. Indicatie van te plaatsen schermen (zandhagedis).

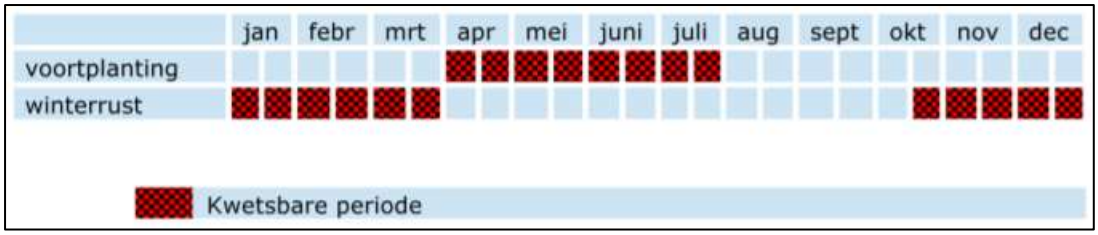
6.4 Rugstreeppad

De volgens de habitatrichtlijn streng beschermde rugstreeppad komt voor binnen de grenzen van het circuit en in de omgeving van de onderzoekslocatie. Het is niet uit te sluiten dat individuen van deze soort incidenteel ook op de onderzoekslocatie aanwezig zijn. Uit het onderzoek uitgevoerd door Bureau Waardenburg blijkt dat de in de omgeving aanwezige populatie 50-100 roepende mannetjes

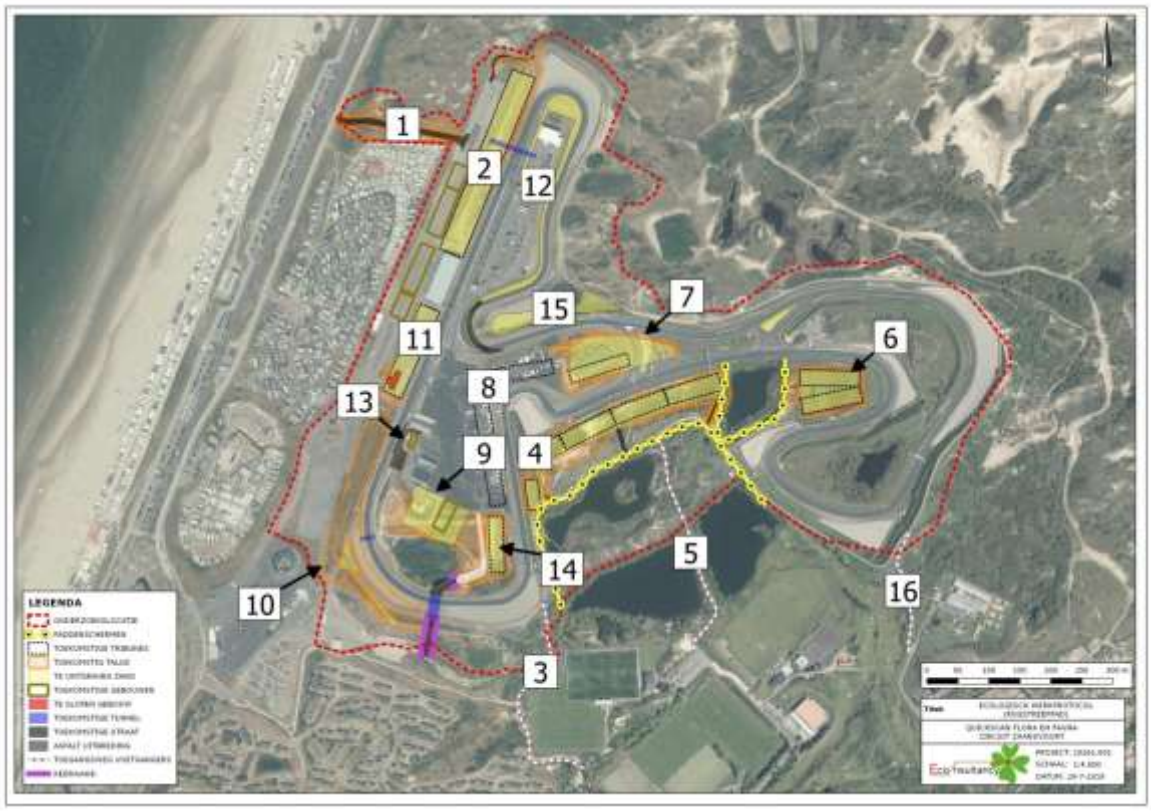
betreft (10 – 20 locaties), zie figuur 54. De dichtstbij gelegen wateren met waarnemingen van rugstreeppadden bevinden zich in het zuidelijke deel van het circuit.

Doordat wateroppervlakten als poelen en plassen op de onderzoekslocaties ontbreken zijn voortplantingsmogelijkheden voor amfibieën uitgesloten. Echter bevinden zich in potentie geschikte poeltjes binnen de grenzen van het circuit. Dit betreft drie grote poelen gelegen in het zuidelijke deel van het circuit. De onderzoekslocaties 3, 4, 5 en 6 zijn geschikt als winterverblijfplaats voor deze soort vanwege de aanwezigheid van geschikte zandige bodem en muizen holletjes.

De rugstreeppadden overwinteren tussen half oktober en eind maart (afhankelijk van het weer), zie tabel II. Op het plangebied is potentiele winterhabitat aanwezig in de vorm van zandige plekken en muizen holletjes. Geadviseerd wordt om voorafgaand aan de winterrustperiode delen van het plangebied met paddenschermen af te schermen (zie figuur 59). Er dient een ontheffing te worden aangevraagd voor de voorgenomen werkzaamheden op de planlocatie. Vervolgens kan worden gewerkt met een goedgekeurde gedragscode of een ecologisch werkprotocol. Via deze werkwijze kan de gunstige staat van instandhouding van deze soort gegarandeerd worden, en wordt overtreding van de Wet natuurbescherming voorkomen.



Tabel II. Kwetsbare perioden van de rugstreeppad (bron, BIJ12).



Figuur 62. Indicatie van te plaatsen paddenschermen

6.5 Algemene amfibieën

De werkzaamheden kunnen verstorend werken voor amfibieën die zich op de onderzoekslocatie bevinden. Door de werkzaamheden kunnen dieren gewond raken of worden gedood. Voor de te verwachten soorten geldt, op grond van het provinciale soortenbeleid, bij ruimtelijke ontwikkelingen een vrijstelling van de Wet natuurbescherming, waardoor geen ontheffing hoeft te worden aangevraagd. Het is echter in het kader van de zorgplicht wel noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor de aanwezige individuen en al het redelijkerwijs mogelijke dient gedaan te worden om het doden van individuen te voorkomen. Het doden of verwonden kan plaatsvinden indien schuil- of voortplantingslocaties worden beschadigd. Dit kan door het verwijderen van groen en het dempen van poeltjes. Dergelijke activiteiten dienen daarom buiten de gevoelige periode van de voortplantingsperiode of winterrust plaats te vinden. Aanwezige dieren moeten de gelegenheid krijgen om veilig weg te komen. Het is in het kader van de zorgplicht wel noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor de aanwezige individuen en al het redelijkerwijs mogelijke dient gedaan te worden om het doden van individuen te voorkomen.

6.6 Overige soort(groep)en

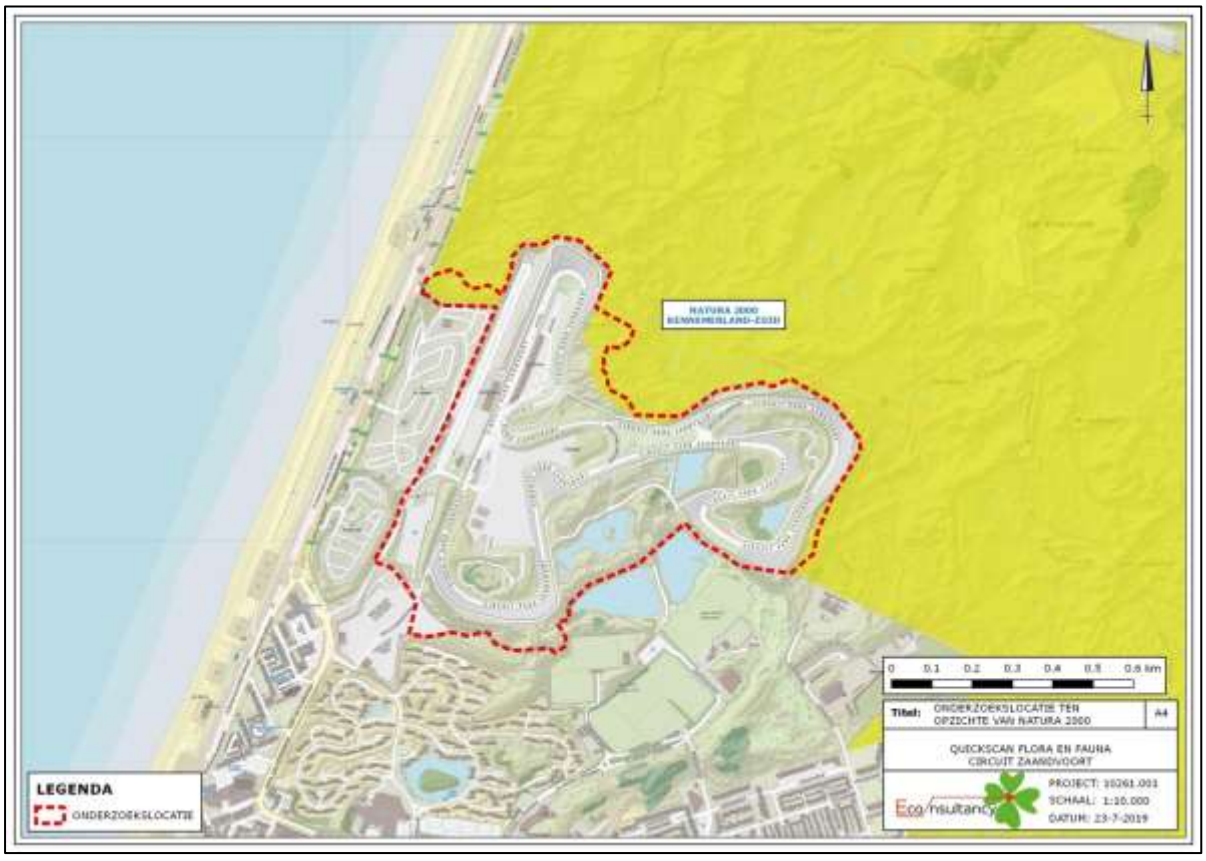
Overtredingen van de Wet natuurbescherming ten aanzien van beschermde soorten behorend tot de overige soortgroepen zijn wegens het ontbreken van geschikt habitat/verblijfsmogelijkheden, op basis van verspreidingsgegevens, de aanwezigheid van voldoende alternatieven en/of gezien de aard van de ingreep in dit geval niet aan de orde.

7 TOETSING AAN GEBIEDENBESCHERMING

In algemene zin kan er door een plan sprake zijn van negatieve gevolgen vanuit natuurwetgeving beschermde gebieden. In dit hoofdstuk wordt beschreven voor welke gebieden er mogelijk sprake is van negatieve effecten als gevolg van de voorgenomen ingrepen op de onderzoekslocatie. Verder wordt beschreven of een vervolgtraject noodzakelijk is en wat de eventuele consequenties zijn ten aanzien van vergunningen.

7.1 Natura 2000

De onderzoekslocatie 1 maakt volgens het beschikbare kaartmateriaal deel uit van het Natura 2000 gebied. Er zijn echter aanwijzingen (initiatiefnemer) dat onderzoekslocatie 1 geexclaveerd is. Daarnaast zijn de andere onderzoekslocaties gelegen in de directe nabijheid van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, Kennemerland-Zuid, bevindt zich langs de noord- en oostelijke grenzen van het circuit (zie figuur 60).



Figuur 63. Ligging onderzoekslocatie ten opzichte van Natura 2000.

De onderzoekslocatie 1 ligt binnen de invloedsfeer van het Natura-2000 gebied. Indien een effect te verwachten valt dan zal dit een extern effect zijn. Vastgesteld zal moeten worden of op grond van objectieve gegevens kan worden uitgesloten dat het plan, afzonderlijk of in combinatie met andere plannen, significante gevolgen kan hebben voor de aangewezen gebieden. Significante gevolgen bij Natura 2000-gebieden zijn gevolgen die in strijd zijn met de instandhoudingsdoelen van het gebied, zoals de doelstellingen met betrekking tot stikstofdepositie.

Voor een dergelijk onderzoek kan in eerste instantie worden volstaan met een zogenaamde "oriënterende fase". Uit het onderzoek moet blijken welke van de onderstaande situaties aan de orde zijn:

- Er is zeker geen negatief effect. Dit betekent dat geen vergunning op grond van de Wet natuurbescherming nodig is.
- Er is wel een mogelijk negatief effect, maar dit is zeker geen significant negatief effect. Dit betekent dat vergunningverlening aan de orde is. Omdat het effect zeker niet significant is, volstaat daarvoor de zogenoemde verslechterings- en verstoringstoets.
- Er is een kans op een significant negatief effect. Dit betekent dat vergunningverlening aan de orde is. Omdat er een kans op een significant negatief effect bestaat, is een passende beoordeling vereist.

7.2 Natuurnetwerk Nederland

De onderzoekslocatie 1 maakt volgens het beschikbare kaartmateriaal deel uit van het Natuurnetwerk Nederland. Er zijn echter aanwijzingen (initiatiefnemer) dat onderzoekslocatie 1 geexclaveerd is. De andere onderzoekslocaties liggen in de nabijheid van het Natuurnetwerk Nederland. Het Natuurnetwerk Nederland bevind langs de noord en oostelijke grenzen van het circuit. In figuur 61 is de ligging van de onderzoekslocatie ten opzichte van het Natuurnetwerk Nederland weergegeven.



Figuur 64. Ligging onderzoekslocatie ten opzichte van het Natuurnetwerk Nederland.

Initiatiefnemers van ingrepen binnen het Natuurnetwerk Nederland dienen de effecten van de ingreep op kernkwaliteiten en omgevingscondities te onderzoeken. De omgevingscondities zullen ten opzichte van de oorspronkelijk situatie mogelijk veranderen. Dit zal middels een zogenaamd “nee, tenzij-onderzoek” nader moeten worden onderzocht. Indien het onderzoeksgebied 1 buiten het Natuurnetwerk Nederland ligt is nader onderzoek niet noodzakelijk.

8 HOUTOPSTANDEN

De Wet natuurbescherming beschermt bos van minimaal 10 are en bomenrijen van minimaal 21 bomen, gelegen buiten de bebouwde kom (de zogenaamde 'houtopstanden'). Het is verboden deze houtopstanden geheel of gedeeltelijk te vellen zonder voorafgaande melding bij gedeputeerde staten. In dit hoofdstuk wordt beschreven of er bij de voorgenomen kap sprake is van meldingsplicht en herplantplicht conform artikel 4.2 en artikel 4.3 van de Wet natuurbescherming. Verder wordt beschreven of er vervolgmaatregelen getroffen dienen te worden ten behoeve van de voorgenomen houtkap.

Op de locatie zijn geen houtopstanden aanwezig die vallen onder artikel 4.3 van de Wnb. De te vellen houtopstanden zijn gelegen binnen de door de gemeente vastgestelde grenzen van de bebouwde kom. Op de te vellen houtopstanden is geen meldingsplicht en herplantplicht van toepassing.

9 SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Econsultancy heeft in opdracht van Circuit Zandvoort een ecologisch onderzoek uitgevoerd aan de Burgemeester van Alphenstraat 108 te Zandvoort.

Het ecologisch onderzoek heeft tot doel om in te schatten of er op de onderzoekslocatie planten- en diersoorten, gebieden of houtopstanden aanwezig zijn die volgens de Wet natuurbescherming een beschermde status hebben en die mogelijk negatieve gevolgen kunnen ondervinden door de voorgenomen ingreep.

De initiatiefnemer is voornemens binnen de grenzen van het circuit verschillende werkzaamheden uitvoeren ten behoeve van de organisatie van een groot evenement.

De aanwezigheid van geschikt habitat op de onderzoekslocatie voor de verschillende soorten en soortgroepen is weergegeven in tabel III. In de tabel is samengevat of de voorgenomen ingreep mogelijk verstorend kan werken en wat de consequenties zijn voor eventuele vervolgstappen, zoals soortgericht nader onderzoek of vergunningtrajecten. In de tabel is weergegeven of maatregelen noodzakelijk zijn om overtreding van de Wet natuurbescherming voor bepaalde soortgroepen te voorkomen.

Tabel III. Overzicht geschiktheid onderzoekslocatie voor soortgroepen en te nemen vervolgstappen

Soortgroep		Geschikt habitat	Ingreep verstorend	Nader onderzoek	Ontheffings-aanvraag	Bijzonderheden / opmerkingen*
Broedvogels	algemeen	ja	nee	nee	nee	het verwijderen van nestgelegenheden buiten het broedseizoen uitvoeren, of, indien binnen het broedseizoen gewerkt wordt, vooraf een broedvogelinspectie laten uitvoeren.
	jaarrond beschermd	nee	nee	nee	nee	-
Vleermuizen	verblijfplaatsen	nee	nee	nee	nee	-
	foerageergebied	ja	nee	nee	nee	-
	vliegroutes	nee	nee	nee	nee	-
Grondgebonden zoogdieren		ja	mogelijk	nee	nee	aandacht voor zorgplicht ten aanzien van algemene grondgebonden zoogdieren. opnemen in ecologisch werkprotocol
Amfibieën		ja[1]	mogelijk	nee	ja	Ontheffing aanvraag rugstreeppad aandacht voor zorgplicht ten aanzien van algemene amfibieën. Opnemen in ecologisch werkprotocol.
Reptielen		ja[2]	ja	nee	ja	Ontheffing aanvraag zandhagedis. Opnemen in ecologisch werkprotocol.
Vissen		nee	nee	nee	nee	-
Libellen en dagvlinders		nee	nee	nee	nee	-
Overige ongewervelden		nee	nee	nee	nee	-
Vaatplanten		nee	nee	nee	nee	-

Gebiedsbescherming	Gebied aanwezig	Ingreep verstorend	Nader onderzoek	Vergunning-plicht	
Natura 2000	0.0 km	mogelijk	ja	mogelijk	"oriënterende fase" uitvoeren stikstofdeposi-tie.
Natuurnetwerk Nederland	0.0 km	mogelijk	ja	mogelijk	“nee, tenzij-onderzoek” volgens huidige kaartmateriaal.
Houtopstanden	nee	mogelijk	nee	nee	-

* Wijzigingen in het planvoornemen kunnen van invloed zijn op de uitkomst van het onderzoek.
[1] onderzoekslocaties 3, 4, 5 en 6.
[2] Onderzoekslocaties 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 13, 14, 15 en 16.

Conclusie

Ten aanzien van de rugstreeppad en zandhagedis wordt geadviseerd om een ontheffing aanvraag in te dienen. Daarnaast wordt geadviseerd om volgens een op maat gemaakt ecologische werkprotocol te werken en een terreininspectie voorafgaand aan de start van werkzaamheden uit te laten voeren.

Voor de algemene broedvogelsoorten geldt dat het verwijderen van nestgelegenheden binnen de invloedsfeer van de ingrepen, buiten het broedseizoen uitgevoerd dient te worden. Indien werkzaamheden in het broedseizoen uitgevoerd moeten worden dan dient voorafgaand aan de werkzaamheden een broedvogelinspectie plaats te vinden.

Voor beschermde soorten behorend tot de overige soortgroepen zijn overtredingen ten aanzien van de Wet natuurbescherming wegens het ontbreken van geschikt habitat, het ontbreken van sporen en/of vanwege een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling niet aan de orde. Wel dient rekening te worden gehouden met de algemene zorgplicht ten aanzien van algemeen voorkomende amfibieën en zoogdieren.

Met betrekking tot gebiedsbescherming ten aanzien van Natura 2000-gebieden wordt geadviseerd om in eerste instantie een ‘oriënterend onderzoek’ te laten uitvoeren. Afhankelijk van de uitkomst hoeft (1) geen verder onderzoek plaats te vinden, (2) dient een verslechterings- en verstoringstoets te worden uitgevoerd, of (3) dient een passende beoordeling te worden gemaakt.

Met betrekking tot de bescherming van houtopstanden zijn ten aanzien van de voorgenomen plannen op de onderzoekslocatie geen negatieve effecten te verwachten.

Econsultancy
Rotterdam, 30 juli 2019

GERAADPLEEGDE BRONNEN

[redacted] 2010. Circuit Park Zandvoort Verslag monitoring 2007-2009. Bureau Waardenburg bv. Rapportnummer: 10-210.

[redacted] 2019. Rapportage quickscan flora en fauna Versie 2. De Jong Zuurmond Infrabeheer, Onderhoud & Services B.V. Beesd.

[redacted] 2016. Atlas van de Nederlandse zoogdieren - Natuur van Nederland 12. Naturalis Biodiversity Center & EIS Kenniscentrum Insecten en andere ongewervelden, Leiden.

Ministerie van Economische Zaken 2016. Soortenbescherming bij ruimtelijke ingrepen. Lees hier wat de Wet natuurbescherming daarover regelt. Versie 1.3, december 2016. Ministerie van Economische Zaken, Den Haag.

Nationale Database Flora en Fauna (NDFF), uitvoerportaal; https://ndff-ecogrid.nl, zoekgebied Noord-Holland, periode 2014-2019

Algemene websites

www.sovon.nl (soortgegevens vogels)
www.verspreidingsatlas.nl/ (verspreidingsgegevens NDFF)
www.ravon.nl (soortgegevens amfibieën, reptielen en vissen)
www.rijksoverheid.nl (natuurwetgeving)
www.mijn.rvo.nl (natuurwetgeving)
www.rvo.nl (nationale natuurwetgeving en soortenstandaarden)
www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/ (Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten)
www.zoogdiervereniging.nl (soortgegevens zoogdieren)
www.bij12.nl (Kennisdocumenten Soorten – Natuurbescherming)

Bijlage 1 toelichting verbodsbepalingen Wet natuurbescherming

Zorgplicht

Het eerste artikel in de Wet natuurbescherming heeft betrekking op de zorgplicht en heeft betrekking op het voorkomen of beperken van schade aan soorten en gebieden, voor zover deze niet middels overige verbodsbepalingen zijn gereguleerd (zie tabel II). Het gaat daarbij in de praktijk vooral om minder streng beschermde soorten, waarbij het onnodig doden, verwonden of beschadigen dient te worden vermeden.

Tabel II. Zorgplicht

Artikel 1.11. Zorgplicht
1. Een ieder neemt voldoende zorg in acht voor Natura 2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden en voor in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving. 2. De zorg houdt in elk geval in dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen kunnen worden veroorzaakt voor een Natura 2000-gebied, een bijzonder nationaal natuurgebied of voor in het wild levende dieren en planten: a) dergelijke handelingen achterwege laat, dan wel, b) indien dat achterwege laten redelijkerwijs niet kan worden gevergd, de noodzakelijke maatregelen treft om die gevolgen te voorkomen, of c) voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk beperkt of ongedaan maakt.

Overtreding van de zorgplicht is niet strafbaar gesteld; “de zorgplicht kan wel door toepassing van bestuursdwang worden gehandhaafd”. Deze formulering van de zorgplicht brengt met zich mee dat wanneer men een bepaalde handeling wilt verrichten die gevolgen voor natuurwaarden zou kunnen hebben, men zich daaraan voorafgaand op de hoogte stelt van de aanwezige natuurwaarden, de kwetsbaarheid ervan en de mogelijke gevolgen daarvoor van het voorgenomen handelen. De zorgplicht is te allen tijde van toepassing, ook al vindt er geen overtreding van een verbodsbepaling plaats. Indien er aanleiding is maatregelen te nemen ten aanzien van de zorgplicht, zal dat voor het betreffende beschermde natuurgebied en de betreffende soortgroep in deze rapportage worden aangegeven.

Soortenbescherming

De Wet natuurbescherming onderscheidt beschermingsregimes voor soorten op grond van internationale verdragen, aangevuld met soorten die vanuit een nationaal oogpunt beschermd worden. Hierdoor zijn er in de Wet natuurbescherming drie verschillende verbodsartikelen per categorie soorten;

- soorten van de Vogelrichtlijn *(artikel 3.1)*;
- soorten van de Habitatrichtlijn en de verdragen van Bern en Bonn *(artikel 3.5)*;
- andere soorten *(artikel 3.10)*.

In tabel III t/m V worden deze artikelen nader toegelicht.

Tabel III. Verbodsbepalingen en toelichting Artikel 3.1 Wet natuurbescherming

Artikel 3.1. Soorten van de Vogelrichtlijn
1. Het is verboden opzettelijk van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn te doden of te vangen. 2. Het is verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen. 3. Het is verboden eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te rapen en deze onder zich te hebben. 4. Het is verboden vogels als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te storen. 5. Het verbod, bedoeld in het vierde lid, is niet van toepassing indien de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort.
Toelichting
Alle inheemse vogelsoorten in Nederland vallen onder de Vogelrichtlijn. De Vogelrichtlijn is een richtlijn vanuit de Europese Unie uit 1979 en heeft betrekking op de instandhouding van alle natuurlijk in het wild levende vogelsoorten op het Europese grondgebied van de Lidstaten waarop het Verdrag van toepassing is. De lijst met soorten is niet limitatief.

Tabel IV. Verbodsbepalingen en toelichting Artikel 3.5 Wet natuurbescherming

Artikel 3.5. 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	
1. Het is verboden in het wild levende dieren van deze soorten in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen. 2. Het is verboden dieren als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te verstoren. 3. Het is verboden eieren van dieren als bedoeld in het eerste lid in de natuur opzettelijk te vernielen of te rapen. 4. Het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van deze dieren te beschadigen of te vernielen. 5. Het is verboden planten van soorten uit de Habitatrich lijn of het Verdrag van Bern in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.	
Toelichting	
Het gaat bij artikel 3.5 over in het wild levende dieren van verschillende soortgroepen. In de wet wordt voor vogelsoorten uit bijlage II van het verdrag van Bern geen uitzondering gemaakt. Van de vogelsoorten die in Nederland voorkomen is hieronder een selectie gemaakt. Van de overige soortengroepen zijn alle soorten genoemd.	
Soorten	
Planten	drijvende waterweegbree, groenknolorchis, kruipend moerasscherm, zomerschroeforchis
Zoogdieren	bever, hamster, hazelmuis, lynx, Noordse woelmuis, otter, wolf, wilde kat
Walvisachtigen	bruinvis, bultrug, butskop (hille), dwergpotvis, dwergvinvis, gestreepte dolfijn, gewone dolfijn, gewone spitsdolfijn, gewone vinvis, griend, grijze dolfijn, kleine zwaardwalvis, narwal, Noordse vinvis, orka, potvis, spitsdolfijn van Gray, tuimelaar, walrus witflankdolfijn, witsnuitdolfijn, witte dolfijn
Vleermuizen	Bechsteins vleermuis, bosvleermuis, Brandts vleermuis, franjestaart, gewone baardvleermuis, gewone dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis, grijze grootoorvleermuis, grote hoefijzerneus, grote rosse vleermuis, ingekorven vleermuis, kleine dwergvleermuis, kleine hoefijzerneus, laatvlieger, meervleermuis, mopsvleermuis, Noordse vleermuis, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis, tweekleurige vleermuis, vale vleermuis, watervleermuis
Amfibieën	boomkikker, geelbuikvuurpad, heikikker, kamsalamander, knoflookpad, poelkikker, rugstreeppad, vroedmeesterpad
Reptielen	dikkopschildpad, gladde slang, Kemps' zeeschildpad, lederschildpad, muurhagedis, soepschildpad, zandhagedis
Vissen	houting, steur
Vlinders	apollovlinder, boszandoog, donker pimpernelblauwtje, grote vuurvlinder, moerasparelmoervlinder, monarchvlinder, pimpernelblauwtje, teunisbloempijlstaart, tijmblauwtje, zilverstreephooibeestje
Libellen	bronslibel, gaffellibel, gevlekte witsnuitlibel, groene glazenmaker, mercuurwaterjuffer, Noordse winterjuffer, oostelijke witsnuitlibel, rivierrombout, sierlijke witsnuitlibel
Insecten	brede geelrandwaterroofkever, gestreepte waterroofkever, heldenbok, juchtleerkever, oeveraas, vermiljoenkever
Overig	Bataafse stroommossel, platte schijfhoren

Artikel 3.5. 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	
Vogels	appelvink, baardman, beflijster, bergeend, bergfluiter, bijeneter, blauwborst, blauwe kiekendief, boerenzwaluw, bontbekplevier, bonte strandloper, bonte vliegenvanger, boomklever, boomkruiper, boompieper, boomvalk, bosrietzanger bosruiter, bosuil, braamsluiper, brandgans, bruine kiekendief, buizerd, casarca, Cetti's zanger, draaihals, duinpieper, dwergmeeuw, dwergstern, Engelse kwikstaart, Europese kanarie, fitis, fluiter, geelgors, gekraagde roodstaart, gele kwikstaart, geoorde fuut, glanskop, goudhaan, grasmus, graspieper, graszanger, grauwe kiekendief, grauwe klauwier, grauwe vliegenvanger, griel, groene specht, groenling, grote bonte specht, grote gele kwikstaart, grote karekiet, grote stern, grote zilverreiger, havik, heggenmus, hop, huiszwaluw, ijsvogel, kerkuil, klapekster, klein waterhoen, kleine barmsijs, kleine bonte specht, kleine karekiet, kleine plevier, kleine zilverreiger, kleinst waterhoen, kluut, kneu, koolmees, koereiger, kraanvogel, krekelzanger, kortsnavelboomkruiper, kruisbek, kuifmees, kwak, kwartelkoning, lepelaar, matkop, middelste bonte specht, nachtegaal, Noordse stern, oehoe, oeverloper, oeverpieper, oeverzwaluw, ooievaar, orpheusspotvogel, paapje, pestvogel, pimpelmees, poelruiter, porseleinhoen, purperreiger, putter, ransuil, rietgors, rietzanger, rode wouw, roerdomp, roodborst, roodborsttapuit, roodhalsfuut, rouwkwikstaart, sijs, slangenarend, slechtvalk, smelleken, snor, sperwer, spotvogel, sprinkhaanzanger, steenuil, steltkluut, strandplevier, taigaboomkruiper, tapuit, tjiftjaf, torenvalk, tuinfluiter, velduil, visarend, visdief, vuurgoudhaan, wespendief, wielewaal, winterkoning, witbandkruisbek, witte kwikstaart, witwangstern, nachtzwaluw, woudaap, zeearend, zwarte mees, zwarte ooievaar, zwarte roodstaart, zwarte specht, zwarte stern, zwarte wouw, zwartkop, zwartkopmeeuw

Tabel V. Verbodsbepalingen en toelichting Artikel 3.10 Wet natuurbescherming

Artikel 3.10. Andere soorten		
Het is verboden om: 1. In het wild levende zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen en kevers van de soorten, genoemd in de bijlage, onderdeel A1, bij deze wet, opzettelijk te doden of te vangen. 2. De vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in onderdeel a opzettelijk te beschadigen of te vernielen. 3. Vaatplanten van de soorten, genoemd in de bijlage, onderdeel B2, bij deze wet, in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.		
Toelichting		
Het gaat bij artikel 10 om in het wild levende zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen en kevers. Dieren zijn opgenomen in bijlage onderdeel A1. Planten zijn opgenomen in bijlage onderdeel B2 van de Wet natuurbescherming. Voor een aantal zoogdieren, amfibieën en rep ielen geldt per provincie een vrijstelling onder bepaalde voorwaarden. Dit verschilt per provincie. De betreffende soorten zijn aangegeven met een sterretje. Daarnaast is het mogelijk dat sommige provincies ook 'eigen' beschermde soorten hanteren, als aanvulling op het landelijke.		
Soorten		
Dieren	Zoogdieren	aardmuis*, boommarter, bosmuis*, bunzing*, damhert, das, dwergmuis*, dwergspitsmuis*, edelhert, eekhoorn*, egel*, eikelmuis, gewone bosspitsmuis*, gewone zeehond, grote bosmuis, grijze zeehond, haas*, hermelijn*, huisspitsmuis*, konijn*, molmuis, ondergrondse woelmuis*, ree*, rosse woelmuis*, steenmarter*, tweekleurige bosspitsmuis*, veldmuis*, veldspitsmuis, vos*, waterspitsmuis, wezel*, wild zwijn, woelrat*
	Amfibieën	Alpenwatersalamander, bruine kikker*, gewone pad*, kleine watersalamander*, meerkikker*, middelste groene kikker*, vinpootsalamander, vuursalamander
	Reptielen	adder, hazelworm*, levendbarende hagedis*, ringslang
	Vissen	beekdonderpad, beekprik, elrits, gestippelde alver, grote modderkruiper, kwabaal
	Dagvlinders	aardbeivlinder, bosparelmoervlinder, bruin dikkopje, bruine eikenpage, donker pimpernelblauwtje, duinparelmoervlinder, gentiaanblauwtje, grote parelmoervlinder, grote vos, grote vuurvlinder, grote weerschijnvlinder, iepenpage, kleine heivlinder, kleine ijsvogelvlinder, kommavlinder, pimpernelblauwtje, sleedoornpage, spiegeldikkopje, veenbesblauwtje, veenbesparelmoervlinder, veenhooibeestje, veldparelmoervlinder, zilveren maan
	Libellen	beekrombout, bosbeekjuffer, donkere waterjuffer, gevlekte glanslibel, gewone bronlibel, hoogveenglanslibel, Kempense heidelibel, speerwaterjuffer
	Overige soorten	Europese rivierkreeft, vliegend hert
Planten	akkerboterbloem, akkerdoornzaad, akkerogentroost, beklierde ogentroost, berggamander, bergnachtorchis, blaasvaren, blauw guichelheil, bokkenorchis, bosboterbloem, bosdravik, brave hendrik, brede wolfsmelk, breed wollegras, bruinrode wespenorchis, dennenorchis, dreps, echte gamander, franjegentiaan, geelgroene wespenorchis, geplooide vrouwenmantel, getande veldsla, gevlekt zonneroosje, glad biggenkruid, gladde zegge, groene nachtorchis, groensteel, groot spiegelklokje, grote bosaardbei, grote leeuwenklauw, honingorchis, kalkboterbloem, kalketrip, karthuizeranjer, karwijselie, kleine ereprijs, kleine schorseneer, kleine wolfsmelk, kluwenklokje, knollathyrus, knolspirea, korensla, kranskarwij, kruiptijm, lange zonnedauw, liggende ereprijs, moerasgamander, muurbloem, naakte lathyrus, naaldenkervel, pijlscheefkalk, roggelelie, rood peperboompje, rozenkransje, ruw parelzaad, scherpkruid, schubvaren, schubzegge, smalle raai, spits havikskruid, steenbraam	

Volgens artikel 3.31 zijn de verboden, bedoeld in de artikelen 3.1, 3.5 en 3.10 niet van toepassing op handelingen die zijn beschreven in en aantoonbaar worden uitgevoerd overeenkomstig een door het Ministerie van Economische Zaken goedgekeurde gedragscode en die plaatsvinden in het kader van bestendig beheer, bestendig gebruik, of ruimtelijke ontwikkeling of inrichting.

Houtopstanden

De bescherming van houtopstanden onder conform hoofdstuk 4 van de Wet natuurbescherming heeft als doel om het aanwezige areaal bos in Nederland te behouden. Onder houtopstanden vallen alle zelfstandige eenheden van bomen, boomvormers of struiken van een oppervlakte van tien are of meer of rijbeplanting die meer dan twintig bomen omvat.

Binnen de Wet natuurbescherming zijn op houtopstanden de artikelen van toepassing die zijn opgenomen in tabel VI.

Tabel VI. Bescherming houtopstanden in de Wet natuurbescherming

Artikel 4.1	De artikelen uitgezonderd artikel 4.6 zijn niet van toepassing op: a) Houtopstanden binnen de bij besluit van de gemeenteraad vastgestelde grenzen van de bebouwde kom; b) Houtopstanden op erven of in tuinen; c) Fruitbomen en windschermen om boomgaarden; d) Naaldbomen, kennelijk bedoeld om te dienen als kerstbomen, indien niet ouder dan twintig jaar; e) Kweekgoed; f) Wegbeplantingen, beplantingen langs waterwagen en eenrijige beplantingen langs landbouwgronden bestaande uit wilgen en populieren; g) het dunnen van een houtopstand; h) uit populieren, wilgen, essen of elzen bestaande beplantingen die kennelijk zijn bedoeld voor de productie van houtige biomassa, indien zij: 1. ten minste eens per tien jaar worden geoogst; 2. bestaan uit minstens tienduizend stoven per hectare per beplantingseenheid, zijnde een aaneengesloten beplan ing die niet wordt doorsneden door onbeplante stroken breder dan twee meter, en 3. zijn aangelegd na 1 januari 2013.
Artikel 4.2	1. Het is verboden een houtopstand geheel of gedeeltelijk te vellen of te doen vellen, met uitzondering van het periodiek vellen van griend- of hakhout, zonder voorafgaande melding daarvan bij gedeputeerde staten. 3. Gedeputeerde staten kunnen het vellen van houtopstanden telkens voor ten hoogste vijf jaar verbieden ter bescherming van bijzondere natuur- of landschapswaarden.
Artikel 4.3 lid 1 en 2	Ingeval een houtopstand geheel of gedeeltelijk is geveld, met uitzondering van het periodiek vellen van griend- of hakhout, of anderszins teniet is gegaan, draagt de rechthebbende zorg voor het op bosbouwkundig verantwoorde wijze herbeplanten van dezelfde grond binnen drie jaar na het vellen of tenietgaan van de houtopstand. De rechthebbende vervangt binnen drie jaar na de herbeplanting, bedoeld in het eerste lid, herbeplanting die niet is aangeslagen.
Artikel 4.4 lid 1	De artikelen 4.2, eerste en derde lid, en 4.3, eerste en tweede lid, zijn niet van toepassing op: het vellen van houtopstanden en herbeplanten op een wijze die is beschreven in en aantoonbaar wordt gerealiseerd overeenkomstig een door Onze Minister goedgekeurde gedragscode. het vellen van houtopstanden ter uitvoering van een instandhoudingsmaatregel of een passende maatregel in het kader van natuurontwikkeling en -beheer
Artikel 4.5	Gedeputeerde staten kunnen ontheffing verlenen van artikel 4.3, eerste en tweede lid, ten behoeve van herbeplanting op andere grond, indien de herbeplanting voldoet aan bij provinciale verordening gestelde regels.

Bijlage 2 Verklarende woordenlijst

Externe werking

Niet alleen activiteiten in een Natura 2000-gebied/NNN hebben invloed op de staat van instandhouding van het gebied, ook activiteiten buiten het gebied kunnen de natuurwaarden in een gebied beïnvloeden. Dit wordt "externe werking" genoemd. Er bestaat geen ruimtelijke grens voor externe werking: bepalend zijn de effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de soorten en habitattypen in het Natura 2000-gebied/NNN, ongeacht de afstand tot het beschermde gebied.

Expert Judgement

Inschatting van een deskundige op grond van zijn kennis en ervaring.

Foerageerhabitat

Het gebied waarbinnen een soort voedsel zoekt.

Foerageren

Zoeken en vinden van voedsel door dieren (jachtgebied).

Functioneel leefgebied

Hiermee wordt het gebied dat is benodigd om de functionaliteit van een voortplantingsplaats of van een vaste- rust of verbl jfplaats te behouden. Een nestlocatie of voortplantingsplaats kan bijvoorbeeld alleen succesvol functioneren, wanneer er voldoende habitat (schuilgelegenheid, voedsel etc.) van voldoende kwaliteit aanwezig is om te kunnen paren, eieren te leggen en jongen groot te brengen.

Gunstige staat van instandhouding

Er is sprake van een gunstige staat van instandhouding van een soort of habitattype als de omstandigheden waarin de soort of het habitattype voorkomt perspectief bieden op een duurzaam voortbestaan van die soort of dat habitattype.

Habitat

Omvat de plaatsen waar een bepaald organisme voorkomt doordat de abiotische en biotische factoren (niet levende en levende natuur) van die plaatsen voldoen aan de eisen en toleranties die het organisme stelt om te kunnen overleven, groeien en zich voortplanten.

Kraamverblijfplaats

Voortplantingsplaats van vleermuizen. Het gaat hierbij vaak om de vrouwelijke exemplaren van een kolonie (ook wel kraamgroep genoemd) die gezamenl jk hun jongen grootbrengen. De aantallen vleermuizen in een kraamgroep kun oplopen tot meerdere honderden exemplaren.

Landschappelijk inpassingsplan

Het inpassen van ruimtelijke ontwikkelingen in het buitengebied middels een ontwerp van de groenvoorziening, dat voldoet aan het beleid ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit. Hierdoor wordt zorg gedragen dat een ruimtelijke ontwikkeling past in het landschap.

Landhabitat

Amf bieën z jn voor de voortplanting afhankel jk van water**.** Buiten de voortplantingsperiode maakt de soortgroep gebru k van landhabitat als onderdeel van het leefgebied. Landhabitat voor amfibieën omvat onder andere structuurrijke of opgaande vegetatie zoals (loof)bos, houtwallen, stru kgewas, heide, ruigtekruiden, vegetaties en moeras.

Mitigerende maatregelen

Maatregelen die negatieve effecten bij een ingreep voorkomen of reduceren.

Omgevingscheck

Een omgevingscheck wordt uitgevoerd b j verlies van leefgebied van een jaarrond beschermde functie van een soort die door een ingreep (tijdelijk) verloren gaat. De omgeving van de ingreep wordt door een ter zake deskundige beoordeeld op aanwezigheid van voldoende alternatief leefgebied en/of potentiële verblijfplaatsen.

Ontheffing

De Wet natuurbescherming is bedoeld om planten- en diersoorten die vrij in het wild leven te beschermen. Om deze kwetsbare soorten te beschermen bevat de Wet natuurbescherming een aantal verbodsbepalingen. Onder bepaalde voorwaarden mogen de activiteiten wel doorgaan, daarvoor kan een ontheffing benodigd zijn. Een ontheffing is een besluit waarb j in een individueel concreet geval een uitzondering op een wettelijk verbod wordt gemaakt.

Paarverblijfplaats

Dit is een verblijfplaats die hoofdzakelijk in het najaar (september/oktober) door vleermuizen worden gebruikt om te paren. Eén mannetje kan een dergel jke verblijfplaats met meerdere vrouwtjes delen. In de omgeving van de paarverblijfplaats wordt veelal door het territoriale mannetje middels baltsvluchten getracht vrouwtjes aan te lokken.

Projectplan

Een projectplan dient als begeleidend document voor een ontheffingsaanvraag. In het projectplan zijn maatregelen verwoord waarmee de functionaliteit van een rust- of verblijfplaats van een beschermde soort behouden blijft en schade aan individuen wordt voorkomen.

Populatie

Een biologische populatie is een groep individuen van dezelfde soort die zich onderling voortplant en als zodanig geïsoleerd is van andere zulke groepen.

Rode Lijst

Rode L jsten laten zien welke soorten zijn verdwenen en welke soorten in een gebied sterk zijn achteruitgegaan of zeldzaam zijn. Er bestaan verschillende Rode Lijsten. Voor vogels, voor zoogdieren, planten, paddenstoelen, insecten en voor allerlei andere soortgroepen. Rode Lijsten hebben geen officiële juridische status. Plaatsing op de lijst maakt een dier dus nog geen 'beschermde diersoort' in de zin van de Wet natuurbescherming. De Rode L jsten hebben in de praktijk wel een belangr jke signaleringfunctie. Door de Rode L jst te raadplegen, kunnen alle instellingen die met natuurbehoud te maken hebben rekening houden met bedreigde soorten.

Significant negatief effect

Een effect is in het kader van de Wet natuurbescherming significant als de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied dreigen te worden aangetast.

Het begrip 'significant' staat centraal in de toepassing van het beschermingsregime voor Natura 2000-gebieden bij zowel vaststelling van beheerplannen als de vergunningverlening. Het bepaalt of een uitvoerige toetsing, een zogenaamde passende beoordeling, moet worden uitgevoerd. Indien als gevolg van een ingreep de toekomstige oppervlakte habitat of leefgebied, aantal van een soort of kwaliteit van een habitat lager zal worden dan zoals bedoeld in de instandhoudingsdoelstelling, dan kan sprake zijn van significante gevolgen. Voor het goede begrip, de soorten hoeven er niet te zitten, het gebied moet geschikt z jn voor de soorten.

Voortplantingsplaats of rustplaats

Een plek binnen het leefgebied van een soort die essentieel is voor de levenscyclus van een individu. De Wet natuurbescherming omschrijft niet exact wat een vaste rust- of verbl jfplaats is. Dit is soortafhankelijk.

Vliegroute

Een vaste route die door vleermuizen wordt gebruikt tussen de verblijfplaatsen naar foerageergebieden.

Winterverblijfplaats

Verblijfplaats die gebruikt wordt om de periode van winterrust te overbruggen. Voor vleermuizen zijn dit vorstvrije, maar koele en vochtige plekken. Er kans sprake zijn van massaverbl jfplaatsen, verblijfplaatsen van kleine groepen of één of enkele individuen.

Zomerverblijfplaats

Is een vleermuisverblijfplaats anders dan een kraamverbl jf. Buiten de kraamperiode worden deze door vrouwtjes gebruikt, binnen de kraamperiode door individuele mannetjes.



omgevingsdienst nhn

ARCHIEF

Betreft	:	Ontwerpbesluit WnbS
Zaaknummer	:	OD.315938
Vergunninghouder	:	Circuit Park Zandvoort Exploitatie B.V.
Locatie	:	Burgemeester van Alphenstraat 108, Zandvoort

VERZONDEN 0 7 SEP. 2020

ONTWERPBESLUIT VAN GEDEPUTEERDE STATEN VAN NOORD-HOLLAND

Inhoudsopgave

A. Besluit
- Onderwerp aanvraag
- Besluit
- Voorschriften
- Procedureel
- Zienswijze

B. Overwegingen en toetsingen
- Onderwerp aanvraag
- Wettelijk kader
- Inhoudelijke beoordeling aanvraag
- Slotoverwegingen
- Procedure en samenhangende besluiten
- Kennisgeving

A. ONTWERPBESLUIT WET NATUURBESCHERMING VAN GEDEPUTEERDE STATEN VAN NOORD-HOLLAND

1. Onderwerp aanvraag

Ingenieursbureau Econsultancy heeft namens het Circuit Park Zandvoort Exploitatie B.V. een ontheffing aangevraagd op grond van de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) voor de aanwezigheid van tijdelijke halfverharding ten behoeve van de aanwezigheid van tijdelijke tribunes tijdens de Dutch Grand Prix op zandvlaktes op het Circuitpark Zandvoort. De halfverharding is noodzakelijk voor de realisatie en het veilig gebruik van de tribunes tijdens de Dutch Grand Prix. De halfverharding bestaat uit asfaltgranulaat.
De werkzaamheden bestaan uit het eenmalig aanbrengen en maximaal 5 jaar (tot uiterlijk 31 december 2025) laten liggen van halfverharding ten behoeve van de op- en afbouw en aanwezigheid van tijdelijke tribunes, het jaarlijks op- en afbouwen van tijdelijke tribunes en het na maximaal vijf jaar verwijderen van de halfverharding. De ontheffing heeft betrekking op de locaties 4, 6, 7 en 14 zoals weergegeven in bijlage 1 bij dit besluit. Voor deze werkzaamheden wordt door de initiatiefnemer, Circuitpark Zandvoort, ontheffing gevraagd van de verbodsbepaling genoemd in:

- artikel 3.5, lid 2 van de Wnb, voor zover het betreft het opzettelijk verstoren van exemplaren van de rugstreeppad *(Epidalea calamita)* en de zandhagedis *(Lacerta agilis)*;
- artikel 3.5, lid 4 van de Wnb, voor zover het betreft het beschadigen of vernielen van voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van exemplaren van de rugstreeppad *(Epidalea calamita)* en de zandhagedis *(Lacerta agilis)*.

De ontheffing is aangevraagd voor de periode van 6 januari 2020 tot en met 31 december 2025. De aanvraag is geregistreerd onder zaaknummer OD.315938.

Deze aanvraag volgt op een verzoek om handhaving waarbij werd geconstateerd dat er op o.m. de locaties 4, 6, 7 en 14 op het terrein van Circuit Park Zandvoort, zoals weergegeven in bijlage 1 bij dit besluit, halfverhardingen waren aangebracht met gebruikmaking van asfaltgranulaat. Deze halfverhardingen werden aangebracht tussen 6 januari 2020 tot 13 maart 2020. Geconstateerd werd dat Circuit Park Zandvoort Exploitatie B.V. niet over een ontheffing ingevolge hoofdstuk 3 van de Wnb beschikte om deze halfverhardingen te kunnen aanbrengen. Met deze aanvraag en de daarop af te geven (onderhavige) ontheffing wordt deze situatie gelegaliseerd.

2. Besluit

Wij besluiten om op grond van artikel 3.8, lid 1 van de Wnb aan Circuitpark Zandvoort Exploitatie B.V. te Zandvoort ontheffing te verlenen van:

- artikel 3.5, lid 2 van de Wnb, voor zover het betreft het opzettelijk verstoren van exemplaren van de rugstreeppad en de zandhagedis;
- artikel 3.5, lid 4 van de Wnb, voor zover het betreft het beschadigen of vernielen van voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van exemplaren van de rugstreeppad en de zandhagedis.

Deze ontheffing heeft betrekking op het aanbrengen en tot uiterlijk 31 december 2025 laten liggen van halfverharding bestaande uit asfaltgranulaat ten behoeve van de Dutch Grand Prix het jaarlijks op- en afbouwen van tijdelijke tribunes, de aanwezigheid van deze tijdelijke tribunes en het na vijf jaar verwijderen van de halfverharding op het terrein van Circuit Park Zandvoort gelegen aan de Burgemeester van Alphenstraat 108 te Zandvoort.

Gebruik van de halfverharding anders dan voor de in deze ontheffing aangegeven doelen dient door ons separaat te worden getoetst aan de Wnb.

De ontheffing geldt voor de periode vanaf de datum van verzending tot en met 31 december 2025.

Voorschriften en beperkingen

Aan dit besluit verbinden wij op grond van artikel 5.3, eerste, tweede en derde lid van de Wnb de navolgende voorschriften en beperkingen. Op grond van artikel 5.4, eerste en derde lid, Wnb kan de ontheffing worden ingetrokken als in strijd met de ontheffing of de voorschriften wordt gehandeld. Tevens is dan sprake van een economisch delict.

Algemene voorschriften

1. De ontheffing wordt slechts voor de hierboven genoemde soorten en beschreven verboden handelingen verleend.
2. Deze ontheffing geldt alleen voor de werkzaamheden die conform de aanvraag worden uitgevoerd, voor zover in deze ontheffing zelf niet anders is aangegeven.
3. Onder werkzaamheden wordt verstaan alle handelingen die het projectgebied, zijnde locaties 4, 6, 7 en 14 op de locaties zoals weergegeven in bijlage 1 en 2, aantasten inclusief de voorbereidende werkzaamheden, werkzaamheden die dienen tot het ongeschikt maken van leefgebied, mitigerende en compenserende activiteiten.
4. De ontheffinghouder dient onverwijld contact op te nemen met Omgevingsdienst Noord-Holland Noord indien bij het uitvoeren van de werkzaamheden van het project andere beschermde soorten dan de genoemde worden aangetroffen of andere handelingen of werkzaamheden dan bedoeld in voorschriften 1 en 2 noodzakelijk zijn.
5. Indien de mitigerende/compenserende maatregelen niet worden toegepast zoals in dit besluit is weergegeven en/of als de ontheffinghouder voornemens is om de werkzaamheden of de planning van de werkzaamheden niet conform de aanvraag uit te voeren, dient contact opgenomen te worden met de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord.
6. Deze ontheffing kan uitsluitend gebruikt worden door (medewerkers van) de ontheffinghouder of in opdracht van de ontheffinghouder handelende (rechts-)personen. De ontheffinghouder blijft daarbij verantwoordelijk en aansprakelijk voor de juiste naleving van deze ontheffing.
7. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden dient een afschrift van deze ontheffing op de locatie van de werkzaamheden aanwezig te zijn en op verzoek te worden getoond aan de daartoe bevoegde toezichthouders of opsporingsambtenaren. De genoemde ontheffing mag langs elektronische weg, leesbaar worden getoond.
8. De werkzaamheden en voorschriften dienen te worden uitgevoerd onder begeleiding van een deskundige[1] op het gebied van de soorten waarvoor ontheffing is verleend.

[1] Het bevoegd gezag verstaat onder een deskundige een persoon die voor de situatie en soorten ten aanzien waarvan hij of zij gevraagd is te adviseren en/of te begeleiden, aantoonbare ervaring en kennis heeft op het gebied van soortspecifieke ecologie. De ervaring en kennis dient te zijn opgedaan doordat de deskundige:

- op HBO-, dan wel universitair niveau een opleiding heeft genoten met als zwaartepunt (Nederlandse) ecologie; en/of
- op MBO niveau een opleiding heeft afgerond met als zwaartepunt de Flora- en faunawet, soortenherkenning en zorgvuldig handelen ten opzichte van die soorten; en/of
- als ecoloog werkzaam is voor een ecologisch adviesbureau, zoals bijvoorbeeld een bureau welke is aangesloten bij het Netwerk Groene Bureaus; en/of
- zich aantoonbaar actief inzet op het gebied van de soortenbescherming en is aangesloten bij en werkzaam voor de daarvoor in Nederland bestaande organisaties (zoals bijvoorbeeld Zoogdiervereniging, RAVON, Stichting Das en Boom, Vogelbescherming Nederland, Vlinderstichting, Natuurhistorisch Genootschap, KNNV, NJN, IVN, EIS Nederland, FLORON, SOVON, STONE, Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, De Landschappen en Stichting Beheer Natuur en Landelijk gebied) en/of
- zich aantoonbaar actief inzet op het gebied van de soortenmonitoring en/of - bescherming.

9. De ontheffinghouder dient een ecologisch werkprotocol op te (laten) stellen waarin de in de ontheffing genoemde voorschriften zijn opgenomen. Alle betrokken partijen, met name ook de uitvoerenden op de bouw- of projectlocatie, dienen van het werkprotocol op de hoogte gesteld te worden.

Meldingsplicht

10. De ontheffinghouder dient minimaal 5 werkdagen voorafgaand aan de werkzaamheden de start van de verschillende werkzaamheden te melden bij de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord. De volgende momenten dienen gemeld te worden:
    - start opbouw tijdelijke tribunes
    - start afbouwen tijdelijke tribunes
    - start optimaliseren reservaatgebied
    - afronden optimaliseren reservaatgebied
    - start verwijderen asfaltgranulaat

    De meldingen dienen plaats te vinden via het digitale meldformulier op de website van de OD NHN. Met de melding dient u ook het ecologisch werkprotocol mee te sturen.

Optimalisatie reservaatgebied

11. De locatie zoals weergegeven in bijlage 3 bij dit besluit dient binnen één jaar na afgeven van dit besluit geoptimaliseerd te worden voor de rugstreeppad en zandhagedis. Zodoende dient de aanwezige bebossing uitgedund te worden, waardoor zonbeschenen, zanderige plekken ontstaan met een zo veel mogelijke oostelijke en zuidelijk oriëntatie. De locaties dienen te worden bepaald door een deskundige[1]. Het uitdunnen dient plaats te vinden onder begeleiding en in aanwezigheid van een deskundige[1].
12. De reeds aanwezige poel in het gebied zoals weergegeven in bijlage 3 bij dit besluit dient gedeeltelijke plant- en schaduwvrij gemaakt te worden door de planten te verwijderen. De poel dient geschikt te worden als voortplantingswater voor de rugstreeppad. De poel dient te voldoen aan het gestelde door Ravon[2] en te voldoen aan de volgende eisen:
    - De poel is niet beschaduwd;
    - De oevers van de poel zijn geleidelijk aflopend; het talud heeft een hellingshoek van 1:3 of minder;
    - er is maximaal 50 % van het wateroppervlak drijvende of ondergedoken vegetatie aanwezig;
    - Er zijn geen vissen in de poel aanwezig;
    - Rondom de poel met een straal van minimaal 2 meter is er weinig tot geen opgaande begroeiing aanwezig.

    Het geschikt maken dient plaats te vinden onder begeleiding en in aanwezigheid van een deskundige[1].
13. De vegetatie rond de poel dient na het verwijderen van de opslag middels maaibeheer op minimaal 10 cm hoogte te worden gehouden waarbij enkel gebruik mag worden gemaakt van een messenmaaier.
14. Bij de inrichting en het beheer van het reservaatgebied dient rekening te worden gehouden met de kwetsbare perioden van de rugstreeppad en de zandhagedis. Indien werkzaamheden in het voortplantingsseizoen van de soorten plaatsvinden, dienen geschikte voortplantingsplaatsen door een deskundige[1] gemarkeerd en gespaard te worden. Indien werkzaamheden in het overwinteringsseizoen van de soorten plaatsvinden, dienen geschikte overwinteringsplaatsen door een deskundige[1] gemarkeerd en gespaard te worden.
    De winterrustperiode van de zandhagedis loopt van 15 september tot 1 april.
    De winterrustperiode van de rugstreeppad loopt globaal van 15 oktober tot 1 april.
    De voortplantingsperiode van de zandhagedis loopt globaal van 1 april tot 1 september.
    De voortplantingsperiode van de rugstreeppad loopt globaal van 1 april tot 1 augustus.
    Afhankelijk van het seizoen en de weersomstandigheden kan deze periode langer dan wel korter zijn. De periode dient bepaald te worden door een deskundige[1].
15. De locatie zoals weergegeven in bijlage 3 van dit besluit dient jaarlijks door een deskundige[1] gecontroleerd te worden. Van deze controle dient verslaglegging plaats te vinden. In deze rapportage dienen minimaal de volgende gegevens te worden opgenomen:
    - Datum, tijdstip en locatie van controleronde(s);
    - Onderbouwing aan/ of afwezigheid van het leefgebied, voorzien van foto's en actueel kaartmateriaal;
    - Aantal waargenomen exemplaren per soort in en in de omgeving van het plangebied;
    - Namen van de betrokken deskundigen;
    - Klimatologische omstandigheden.

[2] https://www.ravon.nl/Helpdesk/poel-aanleggen

Deze verslaglegging dient op verzoek direct te worden getoond aan de daartoe bevoegde toezichthouders of opsporingsambtenaren.

16. Indien uit de voorgenoemde controle blijkt dat de locatie zoals weergegeven in bijlage 3 van dit besluit niet meer geschikt is als leefgebied voor de rugstreeppad en zandhagedis, dient het terrein opnieuw geoptimaliseerd te worden. Het optimaliseren dient plaats te vinden onder begeleiding en in aanwezigheid van een deskundige[1]. Tevens dient hiervan melding te worden gemaakt aan het bevoegd gezag.
17. Verstoring op de locatie zoals weergegeven in bijlage 3 bij dit besluit dient zo veel mogelijk geminimaliseerd te worden. Betreding dient derhalve geminimaliseerd te worden tot onderzoek, beheer en onderhoud van het gebied.
18. Op de locaties zoals weergegeven in bijlage 4 bij dit besluit dient binnen één jaar na afgeven van dit besluit helmgras aangeplant te worden.

Opbouw en afbouw tribunes

19. Om verstoring en/of doden van individuen van de zandhagedis en de rugstreeppad te voorkomen, dient het asfaltgranulaat ongeschikt te worden gehouden als winterrust- en/of voortplantingshabitat voor de rugstreeppad en zandhagedis. Hiertoe dienen de locaties gemaaid te worden tot op een hoogte van maximaal 10 centimeter en kort gehouden te worden. Het kort houden dient één richting op plaats te vinden, richting geschikt leefgebied van de soorten.
20. Voorafgaande aan het op- en afbouwen van de tribunes dient een deskundige[1] jaarlijks te beoordelen of leefgebied in de vorm van voortplantings- of winterrusthabitat aanwezig is. Van deze beoordeling dient verslaglegging plaats te vinden. In deze rapportage dienen minimaal de volgende gegevens te worden opgenomen:
    - Datum, tijdstip en locatie van controleronde(s);
    - Onderbouwing aan/ of afwezigheid van het leefgebied, voorzien van foto's;
    - Aantal waargenomen exemplaren per soort in en in de omgeving van het plangebied;
    - Namen van de betrokken deskundigen;
    - Klimatologische omstandigheden.

    Deze verslaglegging dient op verzoek direct te worden getoond aan de daartoe bevoegde toezichthouders of opsporingsambtenaren.
21. Indien uit de beoordeling komt winterrust- en/of voortplantingshabitat van de rugstreeppad en/of zandhagedis ondanks de maatregelen aanwezig is, dient contact op te worden genomen met het bevoegd gezag en dient de locatie ongeschikt te worden gemaakt alvorens de tribunes worden op- of afgebouwd. Het op- en afbouwen dient niet eerder plaats te vinden dan wanneer de aanwezigheid van winterrust en/of voortplantingshabitat van de rugstreeppad en/of zandhagedis door een deskundige is uitgesloten.

Verwijderen asfaltgranulaat

22. Uiterlijk zes weken na de laatste Formule 1 wedstrijd en uiterlijk 31 december 2025 dient al het asfaltgranulaat op de locaties 4, 6, 7 en 14, zoals weergegeven in bijlagen 1 en 2 bij dit besluit, te zijn verwijderd.
23. Maximaal één week voorafgaande aan het verwijderen van het asfaltgranulaat, dient een deskundige[1] te controleren of de locaties met asfaltgranulaat zich hebben ontwikkeld tot geschikt winterrust- en/of voortplantingshabitat van de rugstreeppad en/of zandhagedis. Van deze controle dient verslaglegging plaats te vinden. In deze rapportage dienen minimaal de volgende gegevens te worden opgenomen:
    - Datum, tijdstip en locatie van controleronde(s);
    - Onderbouwing aan/ of afwezigheid van het leefgebied, voorzien van foto's;
    - Aantal waargenomen exemplaren per soort in en in de omgeving van het plangebied;
    - Namen van de betrokken deskundigen;
    - Klimatologische omstandigheden.

    Deze verslaglegging op verzoek direct te worden getoond aan de daartoe bevoegde toezichthouders of opsporingsambtenaren.
24. Indien uit de beoordeling komt winterrust en/of voortplantingshabitat van de rugstreeppad en/of zandhagedis ondanks de maatregelen aanwezig is, dient contact op te worden genomen met het bevoegd gezag en dient de locatie ongeschikt te worden gemaakt alvorens het asfaltgranulaat wordt verwijderd. Het verwijderen van het asfaltgranulaat dient niet eerder plaats te vinden dan wanneer de aanwezigheid van winterrust en/of voortplantingshabitat van de rugstreeppad en/of zandhagedis door een deskundige[1] is uitgesloten.

3. Procedure

Wij hebben de aanvraag op 22 juni 2020 ontvangen en geregistreerd onder zaaknummer OD.315938. Op 30 juni 2020 is, conform ons verzoek van 24 juni 2020, de aanvraag aangevuld.

Op 8 juli 2020 hebben wij de aanvrager en vergunninghouder geïnformeerd dat we op de aanvraag een besluit kunnen nemen en dat de voorbereiding van het besluit conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) zal plaatsvinden.

4. Indienen zienswijze
<p.m.>

B. Overwegingen en toetsingen
1. Onderwerp aanvraag
Circuit Park Zandvoort Exploitatie B.V. heeft een ontheffing aangevraagd voor de aanwezigheid van een halfverharding ten behoeve van de op- en afbouw van tijdelijke tribunes en het jaarlijks op- en afbouwen van deze tijdelijke tribunes. De tribunes en bijbehorende halfverharding worden gerealiseerd op de locaties 4, 6, 7 en 14, zoals weergegeven in bijlage 1 en 2 bij dit besluit. De tribunes zijn noodzakelijk voor het laten plaats vinden van de Dutch Grand Prix (Formule 1). Omdat dit evenement de aankomende jaren zal plaatsvinden, is het nodig de tribunes jaarlijks op- en af te bouwen. De halfverharding wordt aangelegd om de opbouw en het veilig gebruik van de tribunes mogelijk te maken op Circuit Zandvoort. Na afloop van de periode waarin Formule 1 races worden gehouden, wordt de halfverharding verwijderd. Op 23 augustus 2019 is reeds een ontheffing met kenmerk OD.288168 afgegeven voor werkzaamheden op en rondom het circuit. Onder deze ontheffing zijn de terreindelen reeds afgevlakt waarbij zandvlakten zijn ontstaan welke zijn voorzien van de halfverharding. De noodzaak voor de halfverharding was ten tijde van de aanvraag voor de ontheffing met kenmerk OD.288168 van 23 augustus 2019 nog niet duidelijk, waardoor het aanbrengen van een tijdelijke halfverharding niet is opgenomen in de afgegeven ontheffing. Door voortschrijdend inzicht is gebleken dat halfverharding nodig is voor het plaatsen en gebruiken van de tribunes. Derhalve wordt nu ontheffing aangevraagd.

Het asfaltgranulaat is aangebracht in de periode van 6 januari 2020 tot 13 maart 2020. De met asfaltgranulaat verharde gebieden worden volledig gebruik voor (de voorbereidingen van) de opbouw van tijdelijke tribunes, zoals het lossen van vrachtwagens, de tijdelijke opslag van het materiaal en het voorbereiden en klaarzetten van de onderdelen voor het bouwen van de tribunes en de afwerking van de tribunes. Voor al deze opbouwwerkzaamheden voor de tribunes is zwaar materieel zoals vorkheftrucks, hoogwerkers en kranen nodig, welke een verharde ondergrond nodig hebben. Na afloop van de periode waarin Formule 1 wedstrijden worden gehouden (5 jaar) zal het asfaltgranulaat weer verwijderd worden.

Beschermde soorten
De locaties waar het asfaltgranulaat gerealiseerd is, waren ten tijde van het aanbrengen van het asfaltgranulaat lege zandvlakten welke op dat moment geen leefgebied vormden voor de rugstreeppad en zandhagedis, door de uitvoering van de werkzaamheden en bijhorende zorgplichtmaatregelen welke waren ontheven met de ontheffing van 23 augustus 2019 met kenmerk OD.288268. Tevens waren er geen individuen aanwezig binnen het plangebied, nu deze op grond van dezelfde ontheffing waren weggevangen. Voorafgaande aan de op 23 augustus 2019 ontheven werkzaamheden, vormden locaties 4 en 6 geschikt winterhabitat voor de rugstreeppad en locaties 4, 6, 7 en 14 geschikt winterrusthabitat en voortplantingshabitat voor de zandhagedis. Op grond van deze ontheffing zou er echter geen halfverharding worden gerealiseerd, waardoor de planlocaties een vergraafbare bodem hielden en vegetatie zich kon ontwikkelen. Door de realisatie van de halfverharding zal dit proces worden vertraagd. Tevens kunnen individuen van de soorten bij het jaarlijks op- en afbouwen van de tribunes en het verwijderen van de halfverharding worden gestoord.

Locatie 4
Voorafgaand aan het aanbrengen van de halfverharding was op deze locatie een open zandvlakte, gecreëerd op grond van de ontheffing met kenmerk OD.288168. In 2006 en 2007 heeft op een afgevlakt deel van deze locatie reeds een tribune gestaan. Deze plek met een oppervlakte van 1.600 m^2 was halfverhard met asfaltgranulaat en houtsnippers. De locatie is daarna overgroeid omdat het niet meer is gebruikt voor tribunes. Op deze locatie zijn twee oppervlakten van respectievelijk 11.270 m^2 en 1.930 m^2 voorzien van halfverharding.

Tot omstreeks 2025 zal een oppervlakte van 13.200 m^2 voorzien zijn van een halfverharding. Na deze periode wordt alle halfverharding verwijderd. Ten opzichte van de situatie voor 2019 levert dit een toename in onverhard leefgebied op, doordat de 1.600 m^2 welke reeds van een halfverharding voorzien was ook uiterlijk 2025 wordt verwijderd.

Locatie 6

Voorafgaande aan het aanbrengen van de halfverharding, was op locatie 6 sprake van een open zandvlakte gecreëerd op grond van de ontheffing met kenmerk OD.288168. Hiervoor was er sprake van een kunstmatig aangelegd duingebied.

Tot omstreeks 2025 zal een oppervlakte van 6.200 m² voorzien zijn van een halfverharding. In het midden van de locatie is een boom aanwezig gebleven, welke een onderbreking vormt en structuur en schaduw geeft. Na deze periode wordt de halfverharding volledig verwijderd, waarna zich hier nieuw leefgebied kan ontwikkelen.

Locatie 7
Voorafgaande aan het aanbrengen van de halfverharding, was op locatie 7 sprake van een open zandvlakte gecreëerd op grond van de ontheffing met kenmerk OD.288168. Daarvoor heeft op de locatie op de heuvel bijna elk jaar een tribune gestaan op asfaltverharding, waarbij het pad ernaar toe ook was voorzien van een halfverharding. In totaal was reeds circa 4.700 m² voorzien van een halfverharding, voorafgaande aan de op grond van de ontheffing met kenmerk OD.288168 uitgevoerde werkzaamheden. Op het nog niet verharde deel, is in 2020 een oppervlakte van 800 m² voorzien van een halfverharding.

Het is gebleken dat de halfverharding op een oppervlakte van 860 m² niet noodzakelijk is voor de op- en afbouw en/of het gebruik van de tribunes. Derhalve is Circuit Zandvoort voornemens dit oppervlakte te verwijderen. Dit betreft de verharding welke reeds aanwezig was. Deze huidige ontheffing ziet niet op de werkzaamheden of de aanwezigheid van het te verwijderen 860 m² aan halfverharding.

Het gehele talud rondom deze locatie is ingeplant met helmgras. Het betreft hierbij ook oostelijk en zuidelijk georiënteerde hellingen met in potentie geschikt leefgebied voor de zandhagedis.

Locatie 14
Voorafgaande aan het aanbrengen van de halfverharding, was op locatie 14 sprake van een open zandvlakte gecreëerd op grond van de ontheffing met kenmerk OD.288168. Daarvoor heeft op de locatie een tribune gestaan, waarbij de ondergrond een halfverharding betrof. De halfverharding had een oppervlakte van circa 2.000 m². De laatste jaren was de locatie niet meer in gebruik waardoor de halfverharding in verval is geraakt en een deel is uitgereden omdat de toegang was naar het 4x4 parcours. Ook waren op locatie 14 stelconplaten aanwezig. Op het onverharde deel is een oppervlakte van 2.000 m² verhard, waar 360 m² van zal worden verwijderd.

Deze huidige ontheffing ziet niet op de werkzaamheden of de aanwezigheid van het te verwijderen 360 m² aan halfverharding.

Rond deze locatie bevindt zich plaatselijk nieuw helmaanplant of zandtaluds, welke leefgebied voor de soorten kunnen vormen.

Maatregelen
Bij de op- en afbouw van de tribunes, wordt rekening gehouden met de soorten door zorgplichtmaatregelen te nemen zoals het kort houden van de vegetatie op de de locaties met asfaltgranulaat. Hiermee wordt de aanwezigheid van soorten voorkomen.

De halfverharding zorgt voor een tijdelijke afname van leefgebied voor maximaal vijf jaar. Na afloop van de periode waarin Formule 1 wedstrijden worden gehouden (5 jaar) zal het asfaltgranulaat weer worden verwijderd. De dan ontstane zandvlakten worden aan de natuur overgelaten, waardoor zij zich door natuurlijke successie weer kunnen ontwikkelen tot leefgebied. Tijdens de periode waarin het asfaltgranulaat aanwezig is, dient te worden voorkomen dat winterrust- of voortplantingshabitat zich ontwikkeld.

Ter mitigatie van het leefgebied dat verloren gaat, is de locatie 9 zoals weergegeven in bijlage 3 bij dit besluit niet langer toegankelijk voor publiek. Deze locatie zal hiermee een reservaatgebied voor de zandhagedis en rugstreeppad vormen. Op de locatie is al een populatie zandhagedissen aanwezig, wat het gebied geschikt maakt. Tevens zal dit gebied geoptimaliseerd worden, door het uitdunnen van de bebossing zodat er meer zonbeschenen open zandplekken met een oostelijke en zuidelijke oriëntatie ontstaat. Tevens zal de sterk begroeide ondiepe poel door snoeiing gedeeltelijk plant- en schaduwvrij gemaakt worden, zodat voortplantingswater voor de rugstreeppad ontstaat. Op deze wijze zal een verstoringsvrije locatie van 25.000 m² met optimaal leefgebied worden gerealiseerd.

Naast het optimaliseren van leefgebied op locatie 9, wordt er geschikt leefgebied gerealiseerd door helmaanplant op diverse locaties op het circuit, zoals weergegeven in bijlage 4 bij dit besluit. Met name bij de locaties 6, 7, 10 en 14 zijn oostelijk en zuidelijk georiënteerde taluds met nieuwe helm waar geschikt leefgebied kan ontwikkelen.

Echter, ondanks alle maatregelen kunt u niet voorkomen dat verbodsbepalingen van de Wnb worden overtreden. Om die reden wordt voor bovenstaande werkzaamheden ontheffing gevraagd van de Wnb.

2. *Wettelijk kader*

Soorten van de Habitatrichtlijn

De rugstreeppad en zandhagedis zijn opgenomen in bijlage IV van de Europese Habitatrichtlijn, dier- en plantensoorten van communautair belang die strikt moeten worden beschermd. Daarnaast zijn de rugstreeppad en zandhagedis opgenomen in bijlage II bij het Verdrag van Bern. Op grond van artikel 3.5 van de Wnb is het onder meer verboden in het wildlevende dieren van soorten genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn bijlage II bij het Verdrag van Bern in hun natuurlijk verspreidingsgebied:

- opzettelijk te doden of te vangen (artikel 3.5, lid 1);
- opzettelijk te verstoren (artikel 3.5, lid 2);
- opzettelijk eieren te vernielen of te rapen (artikel 3.5, lid 3);
- voortplantingsplaatsen of rustplaatsen te beschadigen of te vernielen (artikel 3.5, lid 4).

Op grond van artikel 3.8 van de Wnb kunnen Gedeputeerde Staten ontheffing verlenen van verboden als bedoeld in artikel 3.5 of artikel 3.6, tweede lid, ten aanzien van dieren van daarbij aangewezen soorten, dan wel ten aanzien van de voortplantingsplaatsen, rustplaatsen of eieren van dieren van daarbij aangewezen soorten. Een ontheffing wordt uitsluitend verleend, indien er geen andere bevredigende oplossing bestaat, dat er niet bij of krachtens enig ander artikel van deze wet vrijstelling is of kan worden verleend, dat er geen afbreuk wordt gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijke verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan, en zij nodig is op grond van een in de wet genoemd belang. Te weten:

- in het belang van de bescherming van de wilde flora of fauna, of in het belang van de instandhouding van de natuurlijke habitats;
- ter voorkoming van ernstige schade aan met name de gewassen, veehouderijen, bossen, visgronden, wateren of andere vormen van eigendom;
- in het belang van de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en met inbegrip van voor het milieu wezenlijke gunstige effecten;
- voor onderzoek en onderwijs, repopulatie of herintroductie van deze soorten, of voor de daartoe benodigde kweek, met inbegrip van de kunstmatige vermeerdering van planten, of
- om het onder strikt gecontroleerde omstandigheden mogelijk te maken op selectieve wijze en binnen bepaalde grenzen een beperkt, bij de ontheffing of vrijstelling vastgesteld aantal van bepaalde dieren van de aangewezen soort te vangen of onder zich te hebben, onderscheidenlijk een beperkt bij de ontheffing of vrijstelling vastgesteld aantal van bepaalde planten van de aangewezen soort te plukken of onder zich te hebben.

Tot voortplantings- of rustplaatsen als bedoeld in artikel 3.5, lid 4 van de Wnb worden locaties gerekend waarin zich overwinteringsplaatsen en voortplantingsplaatsen bevinden, afhankelijk van de soort. Essentiële migratieroutes en foerageergebieden die van belang zijn voor de instandhouding van een voortplantings- of rustplaats van de soort op populatieniveau, vallen hier ook onder. Daarnaast vallen ook tijdelijke, seizoensgebonden, verblijfplaatsen (bijvoorbeeld holen) of standplaatsen die van belang zijn voor de gunstige staat van instandhouding van een soort op populatieniveau hieronder.

3. *Inhoudelijke beoordeling aanvraag*

Andere bevredigende oplossing

U heeft aangegeven dat er geen andere bevredigende oplossingen voorhanden zijn voor de aanleg van de tijdelijke halfverharding en het plaatsen van de tijdelijke tribunes voor de Dutch Grand Prix.

Het niet plaatsen van de tribunes is niet als een andere bevredigende oplossing beoordeeld. Bij de Dutch Grand Prix zullen per dag naar schatting 125.000 mensen aanwezig zijn. De spreiding en allocatie door middel van tribunes en vaste zitplaatsen is van belang om de vluchtcapaciteit te waarborgen. De tribunes zijn een integraal onderdeel van het veiligheidsplan van de Dutch Grand Prix. Daarnaast voorkomen de tribunes ongewenste vertrapping van het (kunstmatige) duingebied

in het circuit als gevolg van de beperkte hoeveelheid geschikte staanplaatsen met redelijk zicht op de baan. Het niet realiseren van de tribunes is gezien het bovenstaande niet als een andere bevredigende oplossing beoordeeld.

U heeft aangegeven dat er geen alternatieven zijn voor de aanbreng van asfaltgranulaat onder de tribunes. Een verstevigde ondergrond onder de tribune en de daarbij behorende functies is nodig op een veilige en evenredige draagkracht te waarborgen en om de tribunes te kunnen realiseren. Het bouwverkeer heeft een verharding nodig welke zodanig is dat de voor de tribunebouw in te zetten heftrucks erop kunnen rijden. Met een losse ondergrond kunnen de heftrucks niet met de juiste nauwkeurigheid de tribunesystemen in elkaar zetten. Het realiseren van tribunes op een natuurlijke bodemopbouw is niet mogelijk, wegens een onvoldoende stijf funderingselement om de belasting te verspreiden. Hierbij is gekeken naar een halfverharding met schelpen, verharding door bouw- of rijplaten, verharding door betonplaten en funderingspalen onder de tribunes.

Halfverharding met schelpen is niet reëel, doordat de verbrijzelde schelpen geen enkele invloed hebben op een verhoging van de draagkracht van de ondergrond. Schelpen volstaan derhalve niet als veilige ondergrond voor de tribunes.

Jaarlijks aan te brengen bouw- of rijplaten bieden naar uw oordeel geen uitvoerbaar alternatief en bieden geen ecologische voordelen. De aansluiting van platen is niet naadloos en zorgt derhalve voor niveauverschillen. Dit is onveilig voor de bezoekers. Om deze onveiligheid op te heffen, zou een aanvullende laag aangebracht moeten worden, welke onvoldoende draagkracht heeft voor de te gebruiken materialen. Daarnaast worden rijplaten glad bij regenval, wat onveilig is bij grote aantallen bezoekers. Het aanleggen en weghalen van de bouwplaten zorgt voor veel verkeersbewegingen, wat leidt tot veel stikstofdepositie in het aanliggende Natura 2000-gebied, wat ongewenst is en niet past binnen de vigerende vergunning met kenmerk OD.292848 van 25 oktober 2019. Het gebruik van bouwplaten welke jaarlijks worden verwijderd is tevens minder positief voor de flora en fauna. Door het jaarlijks verwijderen van de platen wordt elke vorm van natuurontwikkeling jaarlijks teruggebracht. Het asfaltgranulaat daarentegen zal onderstoven worden door zand en er zal groei van onkruid plaatsvinden. Dit geeft leefmogelijkheden voor diverse soorten. Zelfs wanneer er in de periode wanneer geen platen liggen, leefgebied voor de zandhagedis zou ontstaan, zou dit ecologisch minder positief zijn. De dieren zouden elk jaar afgevangen moeten worden. Daarnaast zou het eventuele ontwikkelen als winterhabitat ongewenst zijn, omdat de dieren zich half september ingraven. In september staat nog niet vast wanneer de Dutch Grand Prix plaats vindt. Derhalve zouden de dieren voorafgaand weggevangen moeten worden. Bij de halfverharding uit asfalt granulaat is periodiek maaien voldoende om te voorkomen dat beschermde soorten zicht vestigen. Tevens heeft u aangegeven dat de platen gedurende een lange periode van 100 tot 120 dagen aanwezig zouden zijn.

Voor het gebruik van stelcon- of betonplaten gelden dezelfde nadelen als voor bouw- of rijplaten. Daarnaast is voor het jaarlijks aan- en afvoeren buitengewoon intensief en langdurig bouwverkeer noodzakelijk, waardoor er veel tijd over gaat. Hierdoor is de periode dat er geen platen liggen erg kort. Ook brengt dit bouwverkeer jaarlijks veel stikstofemissie en hiermee stikstofdepositie op het aanliggende Natura 2000-gebied met zich mee.

Funderingspalen in eenmalig in te brengen betongaten zijn door u tevens niet als een reëel alternatief beoordeeld. Omdat het circuitpark niet verzekerd is van exact dezelfde tribunes en plaats indeling in de verschillende jaren, is er geen vaste opstelling. Derhalve is niet alleen versteviging onder de stempels nodig, maar onder het gehele vlak. Daarnaast is een verstevigde ondergrond nodig voor het bouwverkeer om de tribunes op te bouwen.

Met het bovenstaande heeft u naar uw oordeel onderbouwd dat er geen andere bevredigende oplossing is voor de geplande werkzaamheden. Wij stemmen in met de door u gegeven onderbouwing van de afwezigheid van andere bevredigende oplossingen.

Belang van de ingreep
U heeft ontheffing van verbodsbepalingen aangevraagd op grond van het belang:
- in het belang van de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en met inbegrip van voor het milieu wezenlijke gunstige effecten.

Met betrekking tot het wettelijk belang voor de uitvoering van werkzaamheden rondom het circuit is in de ontheffing met kenmerk OD.288168 van 23 augustus 2019 reeds opgenomen dat de destijds uitgevoerde werkzaamheden waaronder het plaatsen van tribunes van belang zijn voor

Circuitpark Zandvoort. De aanpassingen die destijds aan het circuit zijn uitgevoerd dragen bij aan het in staat zijn van het circuit om geschikt te zijn om grote internationale race-evenementen te houden, wat gewenst is vanwege de A-status van het circuit en de concurrentie met buitenlandse circuits. De werkzaamheden voor de realisatie van tribunes en aan de toegangswegen waren gericht op een veilig crowdmanagement. Circuit Zandvoort laat maximaal 125.000 bezoekers per dag toe bij de Dutch Grand Prix. Hierbij is gesteld dat bezoekers zich dienen te begeven op vooraf aangegeven locaties voor het crowdmanagement. Met de te realiseren tribunes is dit mogelijk. Zonder de tribunes zullen de toeschouwers zich over meer delen van het terrein verspreiden en meer ruimte innemen, wat tevens negatieve gevolgen voor de natuurwaarden heeft.

In de beslissing op bezwaar met kenmerk 1276890/1341343 van 27 februari 2020 is verder ingegaan op het belang van het uitvoeren van de voor de ontheffing met kenmerk OD.288168 van 23 augustus 2020 aangevraagde werkzaamheden. Hierbij is verder ingegaan op de positieve effecten van het terugkeren van het Formule 1 evenement op de gemeenschap en de ondernemers in de regio.

De onderbouwingen uit de ontheffing met kenmerk OD.288168 van 23 augustus 2019 en de beslissing op bezwaar met kenmerk 1276890/1341343 van 27 februari 2020 zijn ook van toepassing op de werkzaamheden waar de huidige ontheffing op ziet, nu de werkzaamheden worden uitgevoerd voor hetzelfde evenement en hetzelfde doel, namelijk de realisatie van tijdelijke tribunes op het circuit. Bij de huidige ontheffing zijn de plannen echter, door voortschrijdend inzicht, gewijzigd waardoor de oude ontheffing niet meer geheel zag op de uit te voeren werkzaamheden. De wijziging bestaat uit het aanleggen van een tijdelijke halfverharding van asfaltgranulaat, welke wordt gerealiseerd om de tribunes veilig op te kunnen bouwen en een voldoende veilige ondergrond te geven.

Gelet op het voorgaande en de onverminderde actualiteit van de naar voren gebrachte omstandigheden zijn wij van oordeel dat het voornoemde belang voldoende onderbouwd is.

Staat van instandhouding
Rugstreeppad
De rugstreeppad heeft in Nederland drie belangrijke verspreidingskernen zijnde de duinen, het rivierengebied en delen van de polders in Noord-Holland, Zuid-Holland en Zeeland[3]. In het westen van Nederland is de soort plaatselijk zeer algemeen, vooral in de duinen[4], zo ook rond het circuitpark. De rugstreeppad is in de twintigste eeuw sterk achteruitgegaan, maar na 1990 nam de soort niet verder af[5]. In de Vogel- en Habitatrichtlijnrapportage 2019 is de staat van instandhouding van de rugstreeppad als matig ongunstig beoordeeld, met een zeer ongunstige trend. Het verspreidingsgebied en het leefgebied is als gunstig beoordeeld, de populatie en het toekomstperspectief als matig ongunstig. Het verspreidingsgebied en de populatieomvang van de rugstreeppad in Nederlandse natuurgebieden zijn stabiel. Buiten de natuurgebieden neemt het totale aantal rugstreeppadden gestaag af, waarschijnlijk doordat pionier milieus verdwijnen dankzij efficiëntere bouwmethoden. Daardoor is de populatie en het toekomstperspectief als ongunstig beoordeeld[6].

Zandhagedis
In de Vogel- en Habitatrichtlijnrapportage 2019 is de staat van instandhouding van de zandhagedis als matig ongunstig beoordeeld, met een gunstige trend. Het verspreidingsgebied en de populatie is als gunstig beoordeeld, het leefgebied en het toekomstperspectief als matig ongunstig[7]. Over de periode 1994-2017 laat de zandhagedis landelijk een matige toename in de trend zien, in de periode 2006-2017 was de trend stabiel[8]. In de duinen is de trend van de populatieaantallen in de periode 1990-2017 een matige afname, waarbij deze de laatste tien jaar onzeker is[9]. De laatste 20

[3] Rugstreeppad Epidalea calamita, Ravon, bron: https://www.ravon.nl/Soorten/Soortinformatie/rugstreeppad
[4] Rugstreeppad Bufo calamita, Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, bron: https://minez.nederlandsesoorten.nl/content/rugstreeppad-bufo-calamita
[5] Amfibieën van de Habitatrichtlijn, 1990-2015, d.d. 26 oktober 2016, Compendium voor de leefomgeving, bron: https://www.clo.nl/indicatoren/nl1553-amfibieen-van-de-habitatrichtlijn
[6] Vogel- en Habitatrichtlijnrapportage 2019, Wageningen University & Research
[7] Vogel- en Habitatrichtlijnrapportage 2019, Wageningen University & Research
[8] Reptielen van de habitatrichtlijn, 1994-2017, d.d. 28 mei 2018, Compendium voor de Leefomgeving, bron: https://www.clo.nl/indicatoren/nl1554-reptielen-van-de-habitatrichtlijn
[9] Fauna van de duinen, 1990-2017, d.d. 16 mei 2019, Compendium voor de Leefomgeving, bron: https://www.clo.nl/indicatoren/nl1123-fauna-van-de-duinen

jaar gaat de soort aanzienlijk vooruit: zowel het verspreidingsgebied als de populatieomvang is toegenomen[10].

Hoewel de rugstreeppad en zandhagedis ten tijde van de aanleg van de halfverharding niet aanwezig was binnen het plangebied en het plangebied geen leefgebied vormde, vormden respectievelijk de locaties 4 en 6 en de locaties 4, 6, 7 en 14 voorafgaande aan de werkzaamheden op Circuit Park Zandvoort ten behoeve van de Dutch Grand Prix geschikt habitat voor de rugstreeppad en de zandhagedis. Op grond van de ontheffing met kenmerk OD.288168 van 23 augustus 2019 is dit leefgebied ongeschikt gemaakt en zijn de individuen weggevangen. Destijds was geen halfverharding beoogd en betrof het een tijdelijke afname van leefgebied. De realisatie van de halfverharding zorgt voor een langdurige (5 jaar) beschadiging van het leefgebied, waarbij het leefgebied pas na de verwijdering van de halfverharding middels natuurlijke successie weer geschikt leefgebied kan vormen.

Op de locaties 4, 6, 7 en 14 is tijdelijke (5 jaar) halfverharding aangelegd ten behoeve van de opbouw en aanwezigheid van tijdelijke tribunes, op de locaties zoals weergegeven in bijlage 2 bij dit besluit. Op de locaties 4, 7 en 14 was reeds halfverharding aanwezig. Circuitpark Zandvoort is voornemens om op de locaties 7 en 14 een deel van de nu aanwezige halfverharding te verwijderen, nu deze niet noodzakelijk is voor de opbouw of aanwezigheid van de tribunes. De aanwezigheid van deze halfverharding maakt geen onderdeel uit van deze ontheffing.

Maatregelen
Om negatieve effecten van de werkzaamheden op de soorten tot een minimum te beperken stelt u maatregelen voor zoals beschreven het aangeleverde rapport 'Aanvullende informatie naar aanleiding van een verzoek van de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (zaaknummer: OD.315938, d.d. 24 juni 2020) voor het aanleveren van aanvullende informatie in het kader van een ontheffingsaanvraag Wet natuurbescherming voor Circuit Zandvoort namens Exploitatie Circuit Park Zandvoort B.V. (CZ).' van 30 juni 2020.

Ter mitigatie van de locaties welke door de halfverharding niet meer geschikt zijn als leefgebied, wordt de locatie zoals weergegeven in bijlage 3 bij dit besluit verbeterd voor de rugstreeppad en de zandhagedis. Het reservaatgebied is niet meer toegankelijk voor publiek, waardoor er op deze locatie slechts beperkt verstoring plaats zal vinden in de vorm van incidenteel gebruik van het terreinwagen parcours. In de voorschriften hebben wij de betreding van het reservaatgebied verder teruggebracht. Op de locatie is reeds een populatie zandhagedissen aanwezig. Om het terrein geschikter te maken, vindt optimalisatie van het terrein plaats. De optimalisatie bestaat uit het uitdunnen va de bebossing zodat er meer zonbeschenen, open zandplekken ontstaan. Deze zandplekken krijgen zo veel mogelijk een oostelijke en zuidelijke oriëntatie. Hier zal plaatselijk een mozaïek aan begroeiing van helm en duindoorn ontstaan. Daarnaast zal voortplantingswater voor de rugstreeppad worden gecreëerd in de nu sterk begroeide ondiepe poel op de locatie. De poel zal door snoeiing gedeeltelijk plant- en schaduwvrij gemaakt worden. In de voorschriften zijn verdere eisen aan de poel opgenomen. Op de locatie, zoals weergegeven in bijlage 3 bij dit besluit zal op deze wijze een verstoringsvrije locatie van 25.000 m^2 aan optimaal leefgebied gecreëerd worden.

Naast de optimalisatie van het reservaatgebied zoals weergegeven in bijlage 3 bij dit besluit, wordt plaatselijk op het circuitpark helm aangeplant. De locaties met helmaanplant zijn weergegeven in bijlage 4 bij dit besluit. Met name bij de locaties 6, 7, 10 en 14 zijn oostelijk en zuidelijk georiënteerde taluds aanwezig waar geschikt leefgebied zich kan ontwikkelen.

Bij het op- en afbouw van de tribunes kan verstoring van soorten voorkomen. Om verstoring of doden van individuen te voorkomen, wordt de aanwezigheid van individuen voorkomen door aanwezigheid te voorkomen. Het voorkomen van individuen is verkozen boven wegvangen, omdat het minder stress levert voor de dieren. Om te voorkomen dat geschikt leefgebied ontstaat, worden de locaties kaal gehouden van vegetatie.

Na afloop van de periode waarin de Formule 1 wedstrijden worden gehouden zal het asfaltgranulaat weer verwijderd worden. Om te voorkomen dat met de werkzaamheden individuen worden gestoord of gedood, wordt voorkomen dat leefgebied ontwikkeld. Hiertoe worden maatregelen worden genomen welke vestiging van de soorten voorkomt. Derhalve zullen de terreinen kort gemaaid worden en kort gehouden worden. Na het verwijderen van het

[10] Reptielen van de Habitatrichtlijn, 1994-2017, d.d. 28 mei 2018, Compendium voor de Leefomgeving, bron: https://www.clo.nl/indicatoren/nl1554-reptielen-van-de-habitatrichtlijn

asfaltgranulaat, zal het terrein zich via natuurlijke successie weer ontwikkelen tot potentieel leefgebied van de rugstreeppad en de zandhagedis.

De door u voorgestelde maatregelen zijn in basis voldoende. Ter aanvulling hebben wij extra voorschriften opgenomen. Wanneer de werkzaamheden worden uitgevoerd conform de door u voorgestelde maatregelen en de aanvullende voorschriften wordt voorkomen dat de werkzaamheden afbreuk doen aan het streven de populaties van de soort in hun natuurlijke verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan.

Zorgplicht
Voor de soorten waarvoor wij u ontheffing verlenen, bent u gehouden aan de in de ontheffing opgenomen voorschriften. Voor alle soorten echter, geldt de zorgplicht ex artikel 1.11 van de Wnb, die van toepassing is op zowel beschermde als onbeschermde dier- en plantensoorten, ongeacht vrijstelling of ontheffing. Op grond hiervan dient u zoveel als redelijkerwijs mogelijk is nadelige gevolgen voor deze soorten te voorkomen.

Vogels
U dient gedurende de werkzaamheden rekening te houden met het broedseizoen van vogels. Verstoring van broedgevallen van vogels dient te worden voorkomen. Voor de in het plangebied te verwachten vogelsoorten kan dit plaatsvinden door werkzaamheden buiten de broedperiode van aanwezige soorten uit te voeren. Tevens kunnen voorbereidende maatregelen worden getroffen om te voorkomen dat vogels tot broeden kunnen komen binnen het plangebied. Wij wijzen u erop dat voor het broedseizoen geen standaardperiode wordt gehanteerd in het kader van de Wnb. Van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode.

4. Slotoverwegingen
In de op 30 juni 2020 aangeleverde aanvullende gegevens bij de ontheffingsaanvraag merkt u op dat er ter plekke van de tijdelijke tribunes, op de ten behoeve van deze tribunes aangebrachte halfverharding op de locaties 4, 6 en 7 ook horecafaciliteiten, toiletfaciliteiten en videoschermen zullen worden opgericht of neergezet. U geeft niet nader aan welke vorm, oppervlakte en capaciteit deze horeca- en toiletfaciliteiten en videoschermen zullen hebben. Zonder nadere informatie kunnen wij dan ook niet beoordelen in hoeverre er voor de faciliteiten zoals door u bedoeld een ontheffingsplicht geldt.
Wij wijzen u er op dat de onderhavige ontheffing is bedoeld om de zonder ontheffing reeds aangebrachte halfverhardingen op de locaties 4, 6, 7 en 14 te legaliseren omdat deze halfverhardingen noodzakelijk blijken te zijn voor een bouwtechnisch adequate (veilige) plaatsing van tijdelijke tribunes. Het gebruik van deze halfverhardingen voor andere doeleinden dan het op- en afbouwen en de aanwezigheid van de tijdelijke tribunes is ingevolge de onderhavige ontheffing dan ook niet toegestaan.

n de op 30 juni 2020 aangeleverde aanvullende gegevens bij de ontheffingsaanvraag merkt u tevens op dat in het te realiseren compensatiegebied activiteiten zullen worden ondernomen met 4x4-voertuigen. De activiteiten zijn niet nader beschreven, waardoor wij niet kunnen beoordelen of deze activiteit effecten heeft op de in het geoptimaliseerde gebied levende rugstreeppadden en zandhagedissen. Wij wijzen u er op dat wij het gebruik van het reservaatgebied derhalve hebben beperkt, om verstoring en/of doden van individuen van de rugstreeppad en zandhagedis te voorkomen.

Voorts wijzen wij u erop dat als u werkzaamheden inclusief de mitigatie en compensatie niet conform de aanvraag uitvoert, zonder daarvoor een ontheffing of goedkeuring te hebben verkregen, u mogelijk in overtreding bent van de Wnb. Wij kunnen dan door middel van de oplegging van een last onder dwangsom dan wel door middel van bestuursdwang de met de wet strijdige situatie beëindigen. Dit kan in uw geval betekenen dat de werkzaamheden ten behoeve van bovengenoemd project geheel of gedeeltelijk worden stilgelegd totdat weer wordt voldaan aan het bij of krachtens de Wnb bepaalde (dit zijn de bestuursrechtelijke sancties). Ook kunnen strafrechtelijke sancties worden opgelegd.

Verloop termijn ontheffing
Indien blijkt dat de in de ontheffing gestelde termijn niet voldoende is om de werkzaamheden waarop de ontheffing betrekking heeft uit te voeren, dient u, zeker vijf maanden voor het verstrijken van deze termijn een nieuwe aanvraag in te dienen. Dit voorkomt onnodige vertraging van het project.

5. Procedure en samenhangende besluiten

De voorbereiding van deze ontheffing heeft plaatsgevonden overeenkomstig het bepaalde in de Wnb en de daarvoor relevante artikelen van de Algemene wet bestuursrecht. Wij wijzen u erop dat uw aanvraag betrekking heeft op een activiteit waarvoor mogelijk ook op grond van andere wet- en regelgeving een besluit nodig is. Tevens kunnen er overige belemmeringen zijn in het kader van ruimtelijke belangen.

6. Kennisgeving

Dit besluit wordt door ons geplaatst op de website Omgevingsdienst Noord-Holland Noord.

Meer informatie

Heeft u nog vragen? Neemt u dan contact op met de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (OD NHN) via 088-10 21 300. Wij verzoeken u hierbij het zaaknummer te vermelden.

Ondertekening

<p.m.>

Bijlagen:
- Bijlage 1: Circuitpark Zandvoort
- Bijlage 2: Halfverharding locaties 4, 6, 7 en 14
- Bijlage 3: Reservaat 9
- Bijlage 4: Locatie helmaanplant

Kopie aan:
- Gemeente Zandvoort
- Econsultancy
- Afdeling Toezicht en Handhaving OD NHN
- Stichting Duinbehoud
- Stichting Natuurbelang
- Stichting Rust bij de Kust

Rechtsbescherming

<p.m.>

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. M.C. Sernee
BEL/REE

Telefoonnummer +31235144296
serneem@noord-holland.nl

Verzenddatum
- 3 NOV. 2020

Kenmerk
1495910/1495922

Uw kenmerk

Betreft: (ontwerp) ontheffing ex Wet natuurbescherming Circuitpark Zandvoort

Geachte leden,

In uw vergadering van 14 september jl. is de door Partij voor de Dieren (PvdD), ChristenUnie (CU) en de Socialistische Partij (SP) een Motie Vreemd aan de orde van de dag ingediend, welke is aangehouden. De portefeuillehouder Natuur heeft in die vergadering toegezegd u informatie te sturen over het besluitvormingsproces inzake de (ontwerp) ontheffing ingevolge de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb/bijlage 1) afgegeven aan het Circuitpark Zandvoort (hierna: CPZ).

Na de korte inleiding treft u een overzicht aan van de aanleiding en de informatie die wij hierover aan u hebben gestuurd. Daarna volgt de informatie over het handhavingstraject en de ontwerp- ontheffing. Tot slot hebben wij nog enkele opmerkingen.

Inleiding

Het Circuitpark Zandvoort (CPZ) heeft op verschillende locaties op het circuit asfaltgranulaat als halfverharding toegepast zonder dat daarvoor een ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) was afgegeven door ons. Op 15 mei 2020 hebben de Stichting Natuurbelang Amsterdamse waterleidingduinen, Stichting Rust voor de Kust en de Stichting Duinbehoud (hierna: de Stichtingen) een verzoek tot handhaving bij de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (hierna: ODNHN) ingediend.

Aanleiding en informatie aan PS

In de vergadering van Provinciale Staten van 18 mei 2020 is door de Partij voor de Dieren een motie ingediend betreffende de verharding van delen van het circuit met asfalt. Deze motie is aangehouden.

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 portefeuillehouder Natuur heeft in die vergadering aangegeven dat:

- er sprake is van een overtreding en een handhavingsbesluit genomen gaat worden.
- ze een gesprek hierover aangaat met de directeur van CPZ en zal aangeven dat we als provincie niet meer verrast willen worden.
- het een overtreding van de Wnb is.

In de commissievergadering NLG van 8 juni 2020 is door de portefeuillehouder Natuur medegedeeld dat uit informatie van de Omgevingsdienst IJmond (hierna: ODIJ) blijkt dat het gebruikte materiaal voldoet aan de regels van het Besluit Bodemkwaliteit en niet giftig of verontreinigd is. Het gebruikte materiaal is, op het deel van CPZ waar een tijdelijke tribune moet komen, asfaltgranulaat en geen teerhoudend asfalt.
Op 22 juni 2020 heeft de portefeuillehouder Natuur met de directeur CPZ gesproken. Boodschap van de portefeuillehouder was dat de provincie niet meer verrast wil worden. Tevens is de afspraak gemaakt dat CPZ en provincie elkaar tijdig informeren.
Op 24 juni heeft de portefeuillehouder Natuur met de directeuren van de Omgevingsdienst NHN (hierna: ODNHN) en ODIJ gesproken over de gang van zaken en hoe één en ander is gelopen bij de OD's. In dat gesprek hebben de OD's aangegeven dat dit dossier qua handhaving en besluitvorming hun volle aandacht heeft.

Met de brief van 15 juli 2020 aan Provinciale Staten hebben wij u geïnformeerd over de stand van zaken van het handhavingstraject asfaltgranulaat CPZ op dat moment. Hieronder geven wij u een aanvulling daarop.

Schets handhavingstraject

Op 19 mei 2020 hebben de toezichthouders van de ODNHN het CPZ bezocht en hebben zij geconstateerd dat er op de locaties 4, 6, 7 en 14 (zie bijlage 2 en 3: Rapport Econsultancy en Aanvullende informatie. Op pagina 3-18 van de Aanvullende informatie worden de locaties beschreven met kaartjes en foto's.) asfaltgranulaat als halfverharding is toegepast zonder dat daarvoor een ontheffing op grond van de Wnb is afgegeven. Dit is een overtreding van de Wnb.

Op 17 juni 2020 heeft de ODNHN een voornemen last onder dwangsom voor deze overtreding aan het CPZ toegestuurd. De last is tweeledig en ziet op het voorkomen van een herhaling van overtreding en de verplichting om het aangebrachte asfaltgranulaat te verwijderen en de locaties te herstellen.
Conform de gebruikelijke procedure hebben CPZ en de Stichtingen de gelegenheid gekregen zienswijzen in te dienen op het voornemen last onder dwangsom. Van deze mogelijkheid hebben CPZ en de Stichtingen

gebruik gemaakt. De beantwoording van de zienswijzen is verwerkt in de definitieve last onder dwangsom.

Het CPZ heeft in de zienswijze onderbouwd en aannemelijk gemaakt dat de fundering met de halfverharding noodzakelijk is vanwege de veiligheid van bezoekers. Het CPZ was in eerste instantie van mening dat zij voor de fundering met de halfverharding geen ontheffing nodig had. Het CPZ heeft op 22 juni 2020 alsnog een aanvraag met een rapport van Econsultancy voor een ontheffing voor de halfverharding ingediend. Omdat CPZ aannemelijk heeft gemaakt dat de fundering noodzakelijk is vanuit veiligheidsoverwegingen en dat er bovendien geen betere alternatieven zijn, is de ODNHN (namens GS) tot het oordeel gekomen dat voor de werkzaamheden, zoals die zijn omschreven in de ingediende aanvraag om een Wnb-ontheffing van 22 juni 2020, een concreet zicht op legalisering bestaat. Er is zicht op legalisatie als er een aanvraag ligt met een onderbouwing op basis waarvan de gerechtvaardigde verwachting bestaat dat de gevraagde ontheffing kan worden verleend.
In dit geval vinden wij dat door CPZ voldoende aannemelijk is gemaakt dat asfaltgranulaat het beste alternatief/oplossing is. Voor de uitgebreide onderbouwing hiervan verwijzen wij naar de bijgevoegde ontwerp-ontheffing (bijlage 1). Het door het CPZ aangeleverde rapport van Econsultancy (zie bijlage 2) en de Aanvullende informatie van 30 juni jl. (zie bijlage 3) zijn geanonimiseerd gepubliceerd op de website van de ODNHN. Om die reden is de definitieve last ten opzichte van het voornemen gewijzigd.
De definitieve last onder dwangsom is op 13 juli 2020 afgegeven.

Op de handhavingsverzoeken van de stichtingen moet de ODNHN namens GS apart besluiten. Voor het deel van de halfverhardingen dat is verwijderd door CPZ is het handhavingsverzoek toegewezen. Voor het overige heeft de ODNHN namens GS de handhavingsverzoeken van de Stichtingen gedeeltelijk afgewezen bij besluit van 15 juli 2020.

Tegen de definitieve last onder dwangsom en de afwijzingen van de handhavingsverzoeken hebben de Stichtingen bezwaar gemaakt. De Hoor- en Adviescommissie zal deze bezwaren de komende periode gaan behandelen.

Ontheffing
Naast de zienswijze op het voornemen heeft CPZ, zoals hierboven reeds vermeld, op 22 juni 2020 een aanvraag voor een ontheffing (met het rapport van Econsultancy en de Aanvullende informatie, (zie bijlage 2 en 3) voor het plaatsen van tribunes op een verstevigde ondergrond ingediend. De ontheffing wordt voor 5 jaar aangevraagd. In de zienswijzen en de aanvraag wordt aangegeven dat uit voortschrijdend inzicht is gebleken dat de tribunes niet op het vlakke zandgebied

kunnen worden gebouwd. Het CPZ heeft onderbouwd dat het vanuit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk is dat de tribunes op een fundering dan wel verstevigde ondergrond worden geplaatst. Er zijn weliswaar andere mogelijkheden voor een fundering, waaronder betonplaten, een permanente betonnen fundering of grotere onderslagplaten, maar deze voorzieningen zijn geen beter alternatief en zijn bovendien ecologisch nadeliger, omdat voor deze voorzieningen jaarlijks op- en afbouw en halfverharding voor gebruik van het materieel nodig is.
Bovendien blijkt dat een fundering voor de tribunes noodzakelijk is mede vanwege de veiligheid van de bezoekers.
Daarmee wordt voldoende aangetoond dat er geen andere bevredigende oplossing is. Voor de volledige en meer uitgebreide onderbouwing verwijzen wij naar de ontwerp-ontheffing d.d. 7 september jl. (bijlage 1), het rapport van Econsultancy (bijlage 2) en de Aanvullende informatie (bijlage 3).
Wij wijzen u erop dat er o.a. nog een beroepsprocedure voor de (oude) ontheffing van 23 augustus 2019 loopt. Voor de ontwerp-ontheffing, welke recent is afgegeven, loopt een zienswijze procedure. Voor partijen die het niet eens zijn met de besluitvorming is dit de geëigende weg om hun standpunten naar voren te brengen. Met het uitwisselen van informatie dienen wij er rekening mee te houden dat er juridische procedures lopen waarin wij partij zijn en voorkomen moet worden dat de positie van de provincie wordt geschaad.

Met betrekking tot het wettelijk belang (zie bijlage 4) voor de uitvoering van werkzaamheden rondom het circuit is in de ontheffing met kenmerk OD.288168 van 23 augustus 2019 (geldig tot en met 30 april 2020) opgenomen dat de destijds uitgevoerde werkzaamheden waaronder het plaatsen van tribunes van belang zijn voor het CPZ. De onderbouwingen uit de ontheffing van 23 augustus 2019 en de beslissing op bezwaar van 27 februari 2020 zijn ook van toepassing op de werkzaamheden waar de huidige ontheffing op ziet, nu de werkzaamheden worden uitgevoerd voor dezelfde activiteit en hetzelfde doel, namelijk de realisatie van tijdelijke tribunes op het circuit.
We hebben onze advocaat van Pels Rijcken gevraagd of de beslissingen die door de ODNHN namens ons zijn genomen, vanuit juridisch oogpunt juist zijn. De conclusie van Pels Rijcken luidt dat deze beslissingen met betrekking tot de aangebrachte halfverhardingen op het CPZ uit juridisch oogpunt juist zijn.

Op 9 september 2020 is de ontwerp-ontheffing gepubliceerd in de Zandvoortse courant en op de site van de ODNHN geplaatst https://www.odnhn.nl/Nieuws/Bekendmakingen/Vergunningen_en_Ontheffingen/10_09_2020_Wet_natuurbescherming_Burgemeester_van_Alphenstraat_108_Zandvoort

Belanghebbenden hebben gedurende zes weken de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen op de ontwerp-ontheffing. De zienswijzen zullen zoals gebruikelijk worden verwerkt in het definitieve besluit.
In de dagelijkse Nieuwsbrief van 10 september aan Provinciale Staten is van dit besluit melding gemaakt.

In bijlage 5 treft u een overzicht aan van de ODNHN met de feiten die hebben geleid tot de totstandkoming van de ontwerp-ontheffing.

Tot slot
Wij merken op dat het aandragen, onderzoeken en onderbouwen van alternatieven de verantwoordelijkheid van de aanvrager is. De OD beoordeelt op basis van haar kennis en expertise de door de aanvrager aangedragen oplossingen. Mochten die niet aannemelijk lijken, dan gaat het weer terug naar de aanvrager met het verzoek om een nadere onderbouwing. In dit geval is van dat laatste geen sprake.
De Stichtingen kunnen in de zienswijze procedure in het kader van de afgegeven ontwerp-ontheffing zienswijzen indienen.

Het handhavingsbesluit zoals dat in eerste instantie is genomen, is veranderd.
Het ontwerp-handhavingsbesluit hield in dat het asfaltgranulaat verwijderd moest worden. In de reactie op het ontwerp-besluit heeft CPZ naar onze overtuiging voldoende onderbouwd dat het asfaltgranulaat vanwege veiligheidsoverwegingen moest blijven liggen.
In de zienswijze van CPZ en de aanvraag om ontheffing wordt, kort samengevat, aangegeven dat uit voortschrijdend inzicht is gebleken dat de tribunes niet op het vlakke zandgebied kunnen worden gebouwd. CPZ heeft onderbouwd dat het vanuit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk is dat de tribunes op een fundering dan wel verstevigde ondergrond worden geplaatst. Er zijn weliswaar andere mogelijkheden voor een fundering, maar voor deze voorzieningen geldt dat hiervoor jaarlijks werkzaamheden nodig zijn die per saldo ecologisch nadeliger zijn dan de al aangebrachte halfverharding.
Mede om die reden is het definitieve handhavingsbesluit gewijzigd ten opzichte van het ontwerp-besluit.
Wellicht ten overvloede merken wij op dat de uitgebreide onderbouwing en beoordeling van het asfaltgranulaat is opgenomen in de ontwerp-ontheffing Wnb (zie bijlage 1).

Het starten van een handhavingstraject wil niet zeggen dat de overtreding een overtreding blijft of dat een voorgenomen last onder dwangsom ook definitief wordt opgelegd. Handhaven kan ook betekenen dat de uitkomst van de procedure is dat er alsnog (deels) gelegaliseerd moet worden, waarbij het risico, mocht legalisatie niet plaatsvinden, voor de overtreder is.

De ODNHN is namens ons als bevoegd gezag gemandateerd om bepaalde taken uit te voeren. Deze taken betreffen onder meer de uitvoering van wettelijke milieutaken (vergunningverlening, toetsing meldingen, toezicht en handhaving voor alle typen bedrijven en bodemsaneringen) die landelijk zijn vastgesteld.
Voor de gehele provincie voert de ODNHN taken uit op gebied van de Wet natuurbescherming, (oppervlakte)zwemwater en wegen en vaarwegen. Wij en de OD houden vast aan onze rollen. Bij de OD is voldoende kennis en expertise aanwezig om aanvragen te beoordelen. Het feit dat die beoordeling voor sommigen tot een gewenste uitkomst en voor anderen tot een ongewenste uitkomst leidt, doet daar niet aan af.

Ten aanzien van onaangekondigde controles door de OD, merken wij op dat de OD reeds onaangekondigde controles verricht heeft en verricht.

De ODNHN voert namens ons de wettelijke taken uit (van de Wnb in dit geval) en handhaven op basis van de wet.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben. Wij houden u op de hoogte en mocht er aanleiding toe zijn dan informeren wij u wederom.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Bijlage(n):

1. Besluit ontwerp-ontheffing Wnb
2. Rapport Econsultancy
3. Aanvullende informatie ontheffingsaanvraag van CPZ/Econsultancy
4. Memo Pels Rijcken "dwingende redenen" zoals reeds uitgereikt aan PS tijdens het BOT overleg d.d. 24 augustus jl. (mr. R. Reinders)
5. Memo ODNHN toelichting besluitvorming ontheffing CPZ

Op 9 september 2020 is de ontwerp-ontheffing gepubliceerd in de Zandvoortse courant en op de site van de ODNHN geplaatst https://www.odnhn.nl/Nieuws/Bekendmakingen/Vergunningen_en_Ontheffingen/10_09_2020_Wet_natuurbescherming_Burgemeester_van_Alphenstraat_108_Zandvoort

Daarnaast zijn op deze site de volgende documenten gepubliceerd:
Aanvullende stukken bij zaaknummer 315938

- mail 1 juli 14 september 2020, pdf, 79kB
- handtekeningformulier 14 september 2020, pdf, 241kB
- aanvraagformulier 14 september 2020, pdf, 327kB
- verzoek aanvullende informatie 14 september 2020, pdf, 2MB
- bijlage 4 divers kaartmateriaal 14 september 2020, pdf, 4MB
- aanvullende informatie ontheffingsaanvraag 14 september 2020, pdf, 10MB
- ecologisch onderzoek 14 september 2020, pdf, 13MB
- brief toepassen awb 14 september 2020, pdf, 661kB
- mail aanvullingen 30 juni 14 september 2020, pdf, 64kB

Bijlagen bij zaaknummer 315938

- Bijlagen 09 september 2020, pdf, 1MB
- Aanbiedingsbrief 09 september 2020, pdf, 915kB
  Besluit 09 september 2020, pdf, 547kB

NB op 14 september jl. is een aantal stukken geanonimiseerd ter inzage gelegd door plaatsing op de website van de ODNHN. De datum van de individuele stukken kan een andere zijn dan 14 september.

Vestiging Overijssel 038 - 78 20 540
Wilhelm Röntgenstraat 7a zwolle@econsultancy.nl
8013 NE Zwolle www.econsultancy.nl

Aanvullende informatie naar aanleiding van een verzoek van de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (zaaknummer: OD.315938, d.d. 24 juni 2020) voor het aanleveren van aanvullende informatie in het kader van een ontheffingsaanvraag Wet natuurbescherming voor Circuit Zandvoort namens Exploitatie Circuit Park Zandvoort B.V. (CZ).

Projectnummer: 10261.007
Datum: 30 juni 2020

De ontheffing wordt aangevraagd voor het jaarlijks op- en afbouwen van tijdelijke tribunes en het eenmalig aanbrengen en laten liggen van halfverharding ten behoeve van deze op- en afbouw van de tribunes voor de aankomende 5 jaar en heeft betrekking op de locaties 4, 6, 7 en 14, welke locatienummers, inclusief de tribunes, zijn benoemd in de vigerende Wnb-ontheffing van Circuit Zandvoort (ontheffing van 24 augustus 2019 met kenmerk OD.288168 en bij beslissing op bezwaar van 27 februari 2020 met kenmerk 1276890/1341343) in stand gelaten.

De aanvraag ziet op 1) een ontheffing van het verbod in artikel 3.5 lid 2 Wnb (opzettelijk verstoren) van exemplaren van de rugstreeppad (Epidalea calamita) en zandhagedis (Lacerta agilis) en 2) artikel 3.5 lid 4 (beschadigen of vernielen van voortplantings- of rustplaatsen) van exemplaren van de rugstreeppad (Epidalea calamita) en zandhagedis (Lacerta agilis).

De ontheffing wordt aangevraagd voor de periode vanaf 6 januari 2020 althans vanaf verzending van het besluit tot en met december 2025.

Voorgaande moet zo nodig worden gezien als een expliciete aanvulling/wijziging van het eerdere aanvraagformulier d.d. 22 juni 2020.

Hieronder wordt de door de omgevingsdienst Noord-Holland Noord bij brief van 24 juni 2020 gevraagde informatie puntsgewijs beantwoord.

1. Plan

1. Bij uw aanvraag ontbreekt een concreet plan van uw project. U dient dit aan te leveren. Hierbij dient ten minste concreet gemaakt te worden welke werkzaamheden plaatsvinden, hoe de werkzaamheden uitgevoerd worden, een planning van de werkzaamheden en de locaties waar de werkzaamheden plaatsvinden, inclusief oppervlakten en kaartmateriaal. Tevens dient het doel van de werkzaamheden inzichtelijk gemaakt te worden. In uw aanvraag is niet aangegeven of de aanvraag ziet op toekomstige werkzaamheden of op reeds uitgevoerde werkzaamheden.

Het project ziet zoals hiervoor omschreven op het jaarlijks op- en afbouwen van tijdelijke tribunes en het eenmalig aanbrengen en laten liggen van halfverharding ten behoeve van deze op- en afbouw van de tribunes voor een periode van vijf jaar. De tribunes zijn noodzakelijk voor het laten plaatsvinden van de Dutch Grand Prix (Formule 1) zoals omschreven in de eerder verleende ontheffing d.d. 23 augustus 2019. Omdat dit evenement de aankomende jaren zal plaatsvinden is het nodig de tribunes jaarlijks op- en af te bouwen.

Vestiging Overijssel 038 - 78 20 540
Wilhelm Röntgenstraat 7a zwolle@econsultancy.nl
8013 NE Zwolle www.econsultancy.nl

Het asfaltgranulaat wordt aangelegd om het bouwen en in gebruik nemen van tijdelijke tribunes rondom Circuit Zandvoort mogelijk te maken. Tevens worden de locaties voor vijf jaar in gebruik genomen als locaties voor tijdelijke tribunes ten behoeve van de Dutch Grand Prix (Formule 1). Hieronder wordt uiteengezet per locatie (i) waar de halfverharding ligt en waar de tribunes komen, (ii) een omschrijving en visualisatie van de zijaanzichten rondom de aangevraagde halfverharding, (iii) een omschrijving van de voormalige situatie voordat de halfverharding werd aangebracht en (iv) een onderbouwing van de noodzaak van de oppervlakte aan halfverharding.

Locaties 4, 6, 7 en 14 zijn met tussenpozen vanaf 6 januari 2020 tot 13 maart 2020 voorzien van granulaat. Ingegraven exemplaren van rugstreeppad en zandhagedis binnen deze locaties zijn uitgesloten aangezien de gebiedsdelen natuurwaarde vrij zijn verklaard eind 2019 na een uitgebreide wegvangactie in het kader van een verleende ontheffing (zaaknummer: OD.288168, d.d. 23 augustus 2019). Ook de aanwezigheid van actieve exemplaren is uitgesloten aangezien deze elders in winterslaap waren.

Alle locaties
Vooraf verdient opmerking dat voor alle vier de locaties geldt dat er halfverharding van asfaltgranulaat wordt aangelegd op de open zandvlakten of op al aanwezige halfverharding in de vorm van asfaltgranulaat. Die halfverharding wordt aangelegd om de opbouw en het veilig gebruik van de tijdelijke tribunes op Circuit Zandvoort mogelijk te maken. De halfverharding zal voor vijf jaar aanwezig zijn ten behoeve van het gebruik van de tijdelijke tribunes.

De verharding in de ondergrond is nodig om voldoende draagkracht te bewerkstelligen. Daarnaast geldt dat tijdens de opbouw van de tribunes, oppervlaktes rond de tribune als bouwplaats voor de opbouw gebruikt moeten worden. Vrachtwagens komen aan en lossen delen op deze locaties. Vanaf deze opslag gaat men de tribune bouwen. Men begint aan de kant van de baan en werkt dan door naar achteren, waardoor de ruimte achter de tribune steeds kleiner wordt. Het is een combinatie van handwerk en het aanrijden van delen vanaf de achterkant met heftrucks. Het gehele vlak wordt dus met de opbouw gebruikt.

De halfverharding is ten eerste noodzakelijk voor de stabiliteit van de tribunes zelf. Zie ook hierna in reactie op vraag 2.

Voor het opbouwen van dergelijke grote tribunes is ten tweede gedurende de opbouw periode van een tribune een aantal verharde gebieden nodig. Bijgevoegd in de bijlage bij deze notitie is dit in tekeningen schematisch aangegeven. In die tekeningen is aangegeven: de rijroute, de plek om de vrachtwagens te lossen, de tijdelijke opslag van de geloste spullen, de bouwzone en ruimte om geloste spullen weer op transport te laden.

De halfverharding op de locaties is zo klein mogelijk gehouden in oppervlakte. In basis zijn de locaties te klein om op een normale efficiënte manier deze constructies te bouwen. Om de opbouw toch mogelijk te maken op deze compacte verharde gebieden zal er een zorgvuldige logistieke planning nodig zijn.

Vestiging Overijssel 038 - 78 20 540
Wilhelm Röntgenstraat 7a zwolle@econsultancy.nl
8013 NE Zwolle www.econsultancy.nl

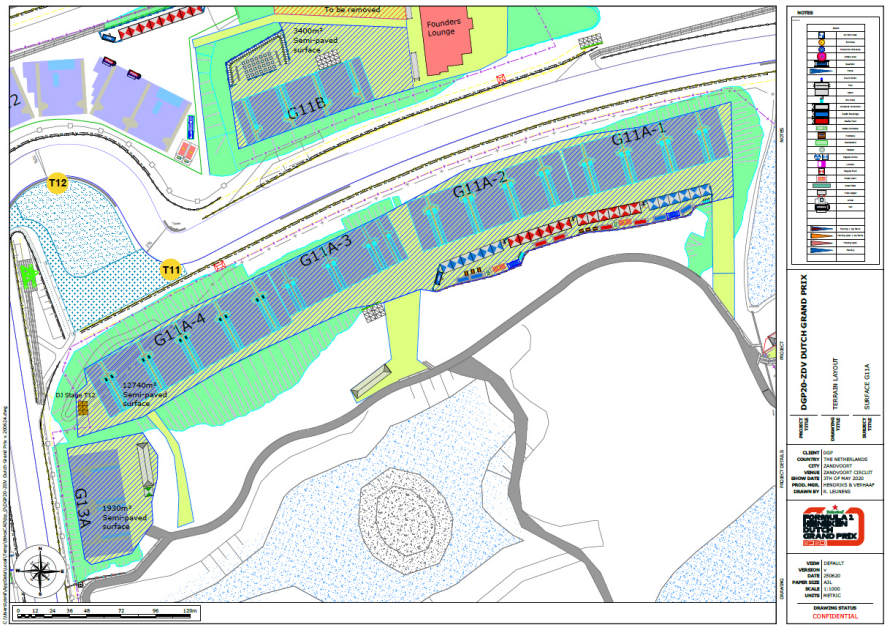
Hieronder wordt, per locatie, beschreven waarom elke m² halfverharding buiten de feitelijke tribunes tijdens de productieperiode meerdere keren gebruikt voor verschillende fases van het proces. Het is niet mogelijk om materiaal op een andere positie tijdelijk op te slaan. Hiervoor is simpelweg geen ruimte op het circuit omdat de tribunes op vrijwel alle verharde stukken gelijktijdig worden opgebouwd. Verder is opslag op het asfalt van de baan niet aan de orde. De kans op beschadiging van de baan is groot, hetgeen ernstige en onaanvaardbare veiligheidsrisico's voor gebruikers van de baan mee kan brengen.

De aangebrachte halfverharding in de publieksgebieden direct aansluitend op de tribunes en in de onderdoorgangen van de tribunes is bovendien, mede gelet op het aantal bezoekers en de omvang van de tribunes, noodzakelijk vanuit een oogpunt van veiligheid (vluchtmogelijkheid bij slecht weer e.d.). Een alternatief als rijplaten volstaat ook dan niet. Dit bovengenoemde proces is gevisualiseerd in de tekeningen in de bijlage.

CZ is op basis van voortschrijdend inzicht nauwkeurig en kritisch door alle vierkante meters heen gegaan om te bezien of er toch ergens niet-noodzakelijk asfaltgranulaat is aangebracht. Na voortschrijdend inzicht concludeert zij dat er ca 1.200 m² asfaltgranulaat niet noodzakelijk blijkt voor de opbouw en gebruik van de tribunes op locatie 7 en 14 gezamenlijk. Die oppervlakte zal dan ook anders dan het oorspronkelijke plan was (en hoe het thans is uitgevoerd) verminderen met dat aantal. De exacte locaties worden hieronder aangegeven onder de nadere omschrijving bij locatie 7 en 14. Voor de goede orde: de tekeningen in de bijlage zijn de tekeningen naar de nieuwste inzichten. In die tekeningen komt de betreffende 1.200 m² dus niet voor als noodzakelijke halfverharding.

Omschrijving locatie 4

Toekomstig gebruik locatie 4
Op de onderstaande afbeelding is te zien waar op locatie 4 halfverharding wordt aangebracht en waar de tribunes op locatie 4 worden gerealiseerd. De werkzaamheden ten behoeve van de halfverharding hebben plaatsgevonden in week 10 en week 11 van 2020.



Afbeelding 1. Locatie halfverharding en geplande tribunes

Vestiging Overijssel 038 - 78 20 540
Wilhelm Röntgenstraat 7a zwolle@econsultancy.nl
8013 NE Zwolle www.econsultancy.nl

Zijaanzichten locatie 4 in de nieuwe aangevraagde situatie (toekomstig gebruik)

Locatie 4 aanzicht noord-zuid

Op deze foto's zie je dat aan de noordkant van het vlak een talud naar beneden loopt. Het talud is van zand. Ook zie je aan de zuidkant rechts een talud waar van het onderste deel is opgespoten met graszaad en boven met helm aangeplant.



Afbeelding 2: aanzicht noord-zuid



Afbeelding 3: aanzicht noord-zuid

Vestiging Overijssel 038 - 78 20 540
Wilhelm Röntgenstraat 7a zwolle@econsultancy.nl
8013 NE Zwolle www.econsultancy.nl

Locatie 4 klein noord

Hierop is het niveauverschil te zien tussen het grote vlak van 4 en het kleine vlak. Het hoogteverschil is een zanderig talud.



Afbeelding 4: aanzicht klein noord

Locatie 4 klein west

Een met graszaad opgespoten talud en uiteindelijk het circuit.



Afbeelding 5: aanzicht klein west

Vestiging Overijssel 038 - 78 20 540
Wilhelm Röntgenstraat 7a zwolle@econsultancy.nl
8013 NE Zwolle www.econsultancy.nl

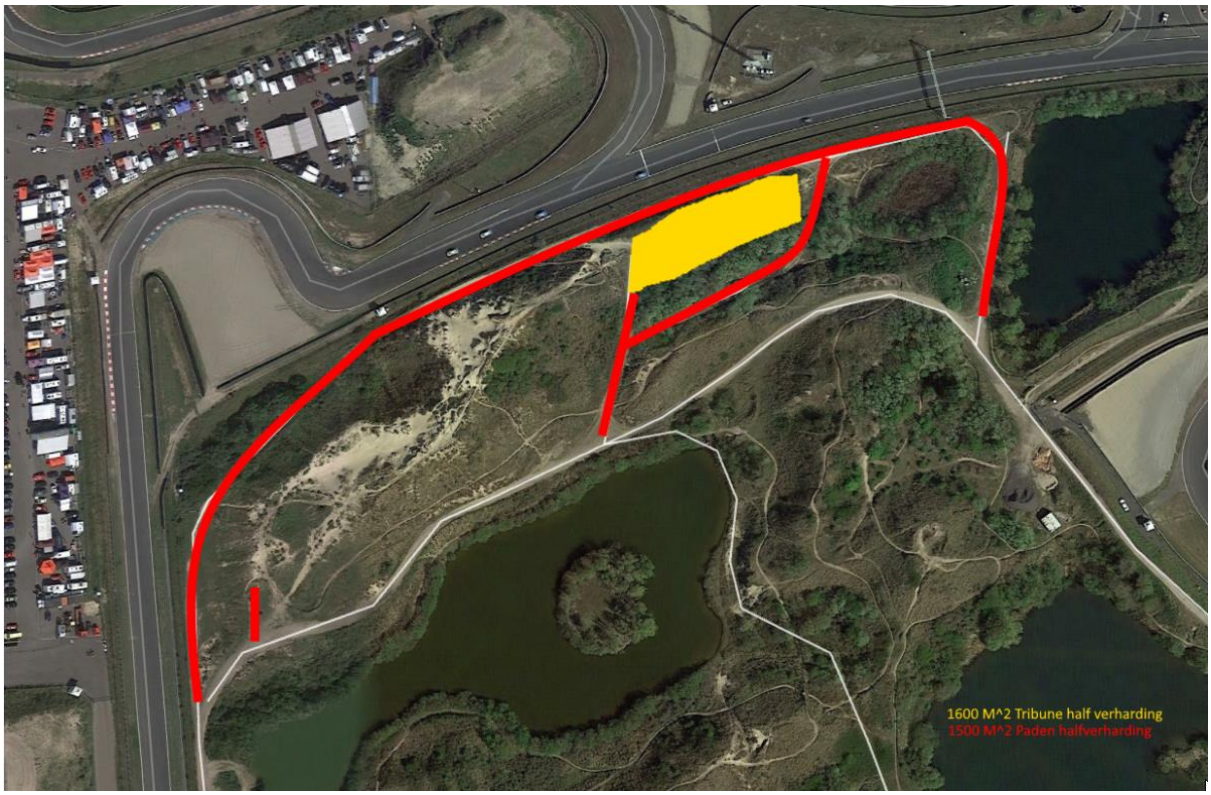
Locatie 4 oost
Tussen de vijver en het vlak zit een zand talud.



Afbeelding 6: aanzicht oost

Voormalige situatie locatie 4
Voordat de halfverharding werd aangelegd was hier sprake van een open zandvlakte die was gecreëerd op grond van de vigerende ontheffing. Voordat die open zandvlakte werd gecreëerd liep op locatie 4 een berijdbaar pad voor dienstauto's omheen. Dit pad is begin van deze eeuw aangelegd met halfverharding, door zandverstuivingen is deze onder het zand verdwenen.
Er heeft in 2006 en 2007 op een afgevlakt deel een tribune gestaan. Deze plek is was eveneens half verhard met asfaltgranulaat en boomsnippers. Deze locatie is daarna overgroeid omdat het niet gebruikt is na 2007 voor tribunes. De halfverharding was op de onderstaande locaties aanwezig.

Vestiging Overijssel 038 - 78 20 540
Wilhelm Röntgenstraat 7a zwolle@econsultancy.nl
8013 NE Zwolle www.econsultancy.nl



Afbeelding 7: aanwezige halfverharding

Zie hieronder geel-omlijnd een foto van de aanwezige tribune in 2006 en 2007.



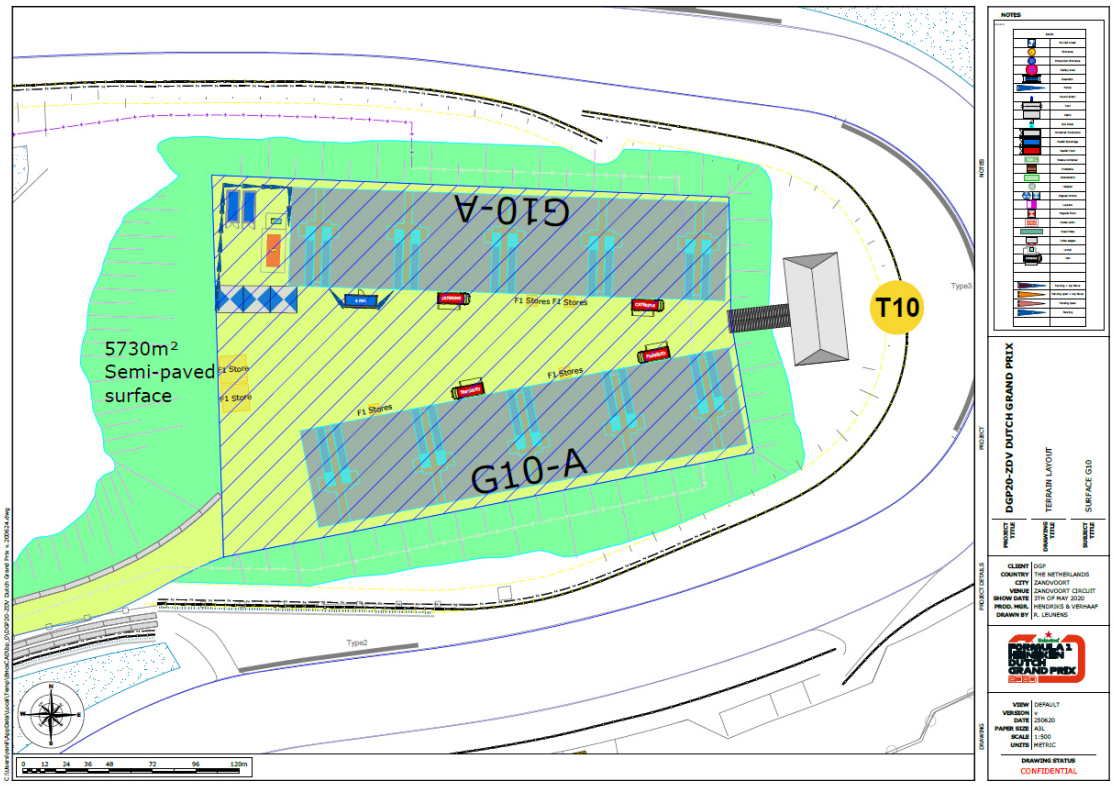
Afbeelding 8: aanwezige tribunes in 2006 en 2007

Gebruik en noodzaak halfverharding locatie 4
Tijdens de opbouw wordt het volledige verharde gebied gebruikt voor het lossen van vrachtwagens, de tijdelijke opslag van het materiaal en het voorbereiden en klaarzetten van de onderdelen voor het bouwen van de tribunes. In een latere fase van de opbouw word een gedeelte van deze ruimte dubbel gebruikt om een horeca gebied en een videoscherm neer te zetten en de tribunes af te werken. Voor al deze (primaire) opbouwwerkzaamheden voor de tribunes is zwaar materieel zoals heftrucks, hoogwerkers en kranen nodig welke een verharde ondergrond nodig hebben. Tijdens de evenement dagen wordt de dan nog vrije verharde ruimte gebruikt als publieksgebied en voor calamiteiten verkeer. En tijdens de evenement nachten word deze gebruikt voor bevoorrading.

Dit gebruik en de noodzaak wordt visueel nader toegelicht in de bijlage.

Omschrijving locatie 6

Toekomstig gebruik locatie 6
Op de onderstaande afbeelding is te zien waar op locatie 6 halfverharding wordt aangebracht en waar de tribunes op locatie 6 worden gerealiseerd. De werkzaamheden ten behoeve van de halfverharding hebben plaatsgevonden in week 10 van 2020.



Afbeelding 9: locatie halfverharding en geplande tribunes

Vestiging Overijssel 038 - 78 20 540
Wilhelm Röntgenstraat 7a zwolle@econsultancy.nl
8013 NE Zwolle www.econsultancy.nl

Zijaanzichten locatie 6 in de nieuwe aangevraagde situatie (toekomstig gebruik)

Locatie 6 noord
Een met gras zaad opgespoten talud en uiteindelijk het circuit



Afbeelding 10: aanzicht noord

Locatie 6 west
Een met gras zaad opgespoten talud, grotendeels noordelijkoostelijk georiënteerd, door weinig licht ook nog niet echt begroeid



Afbeelding 11: aanzicht west

Vestiging Overijssel 038 - 78 20 540
Wilhelm Röntgenstraat 7a zwolle@econsultancy.nl
8013 NE Zwolle www.econsultancy.nl

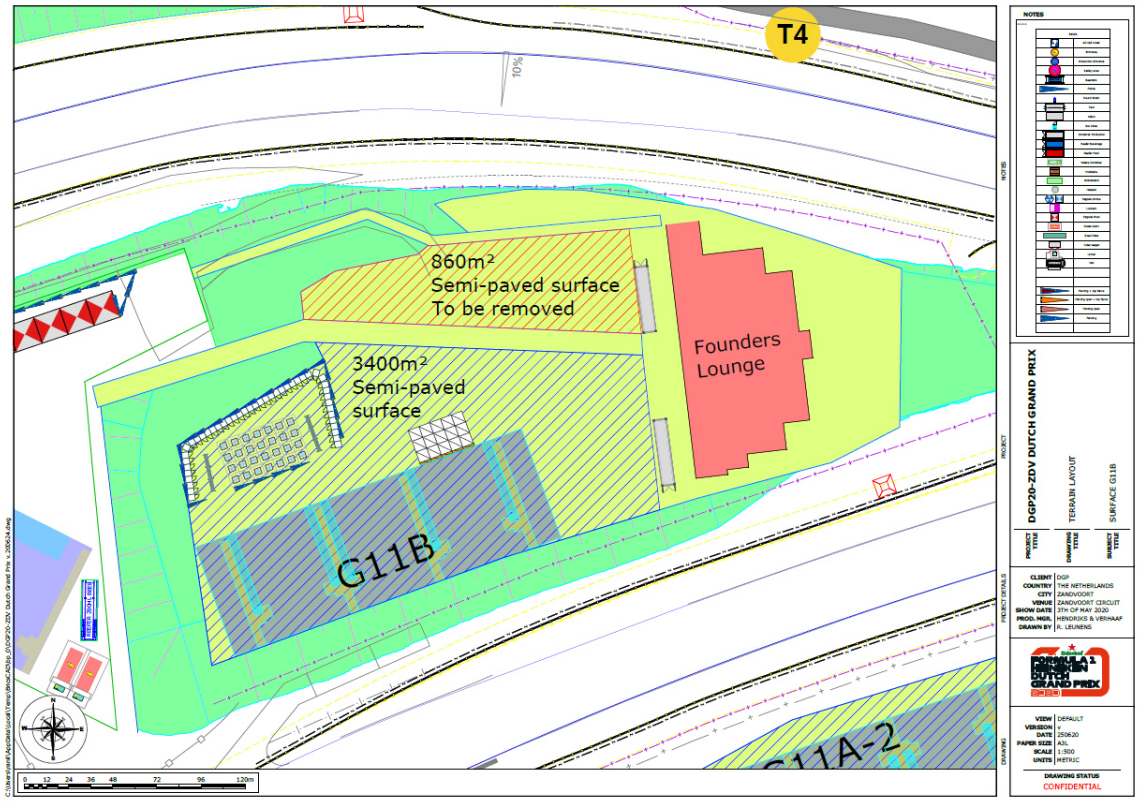
Voormalig gebruik locatie 6
Voordat er halfverharding werd aangelegd was er sprake van een open zandvlakte die was ontwikkeld op grond van de vigerende ontheffing. Daarvoor was er sprake van (kunstmatig aangelegd) duingebied. Er was geen halfverharding aanwezig op locatie 6.

Gebruik en noodzaak halfverharding locatie 6:
Tijdens de opbouw wordt het volledige verharde gebied gebruikt voor het lossen van vrachtwagens, de tijdelijke opslag van het materiaal en het voorbereiden en klaarzetten van de onderdelen voor het bouwen van de tribunes. In een latere fase van de opbouw wordt een gedeelte van deze ruimte dubbel gebruikt om een horeca gebied neer te zetten en de tribunes af te werken. Voor deze opbouw werkzaamheden voor de tribunes is zwaar materieel zoals heftrucks, hoogwerkers en kranen nodig welke een verharde ondergrond nodig hebben. Tijdens de evenement dagen word de dan nog vrije verharde ruimte gebruikt als publieksgebied en voor calamiteiten verkeer. En tijdens de evenement nachten word deze gebruikt voor bevoorrading.

Dit gebruik en de noodzaak wordt visueel nader toegelicht in de bijlage.

Omschrijving locatie 7

Toekomstig gebruik locatie 7
Op de onderstaande afbeelding is te zien waar op locatie 7 halfverharding wordt aangebracht en waar de tribunes op locatie 7 worden gerealiseerd. Tevens laat deze afbeelding zien welk gedeelte van locatie 7 al is halfverhard maar welke halfverharding wordt weg gehaald. De werkzaamheden ten behoeve van de halfverharding hebben plaatsgevonden in week 2 en week 3 van 2020.



Afbeelding 12: locatie halfverharding en geplande tribunes

Zijaanzichten locatie 7 in de nieuwe aangevraagde situatie (toekomstig gebruik)

Locatie 7 noord (omlijning)

Zie onderstaand het zijaanzicht van locatie 7 noordzijde. Dit zijaanzicht bevat thans nog halfverharding. Deze halfverharding zal worden weggehaald (zie hierboven 860 m^2 *semi-paved surface to be removed*)



Afbeelding 13: aanzicht noord

Locatie 7 zuid

Een met helm gras aangeplant talud



Afbeelding 14: aanzicht zuid

Vestiging Overijssel 038 - 78 20 540
Wilhelm Röntgenstraat 7a zwolle@econsultancy.nl
8013 NE Zwolle www.econsultancy.nl

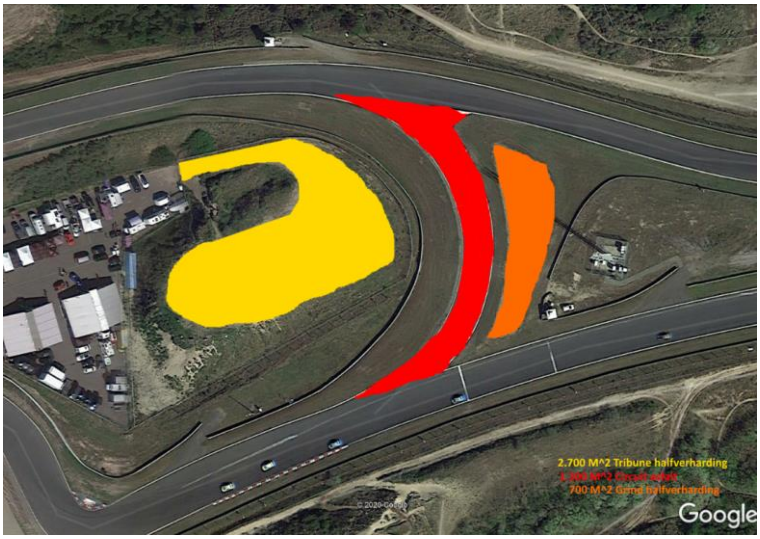
Locatie 7 aanzicht west
Een talud geheel met helm aangeplant.



Afbeelding 15: aanzicht west

Voormalige situatie locatie 7
Deze locatie was een open zandvlakte op basis van de vigerende ontheffing. Daarvoor heeft op de locatie op de heuvel bijna elke jaar een tribune gestaan op asfaltverharding, het pad ernaar toe is ook half verharding. De locaties die voorheen al waren verhard zijn aangegeven.

Zie hieronder een foto van de tribune die aanwezig was op locatie 7 inclusief geel-omlijnd aangegeven welk gebied halfverhard met asfaltgranulaat was.



Afbeelding 16: overzicht aanwezig verharding en tribune

Vestiging Overijssel 038 - 78 20 540
Wilhelm Röntgenstraat 7a zwolle@econsultancy.nl
8013 NE Zwolle www.econsultancy.nl



Afbeelding 17: voormalige tribune

Gebruik en noodzaak halfverharding locatie 7:
Tijdens de opbouw wordt het volledige verharde gebied gebruikt voor het lossen van vrachtwagens, de tijdelijke opslag van het materiaal en het voorbereiden en klaarzetten van de onderdelen voor het bouwen van de tribunes, In een latere fase van de opbouw word een gedeelte van deze ruimte dubbel gebruikt om een toiletgroep en een videoscherm neer te zetten en de tribunes af te werken. Voor al deze opbouwwerkzaamheden voor de tribunes is zwaar materieel zoals heftrucks, hoogwerkers en kranen nodig welke een verharde ondergrond nodig hebben. Tijdens de evenement dagen wordt de dan nog vrije verharde ruimte gebruikt als publieksgebied en voor calamiteiten verkeer. En tijdens de evenement nachten word deze gebruikt voor bevoorrading.

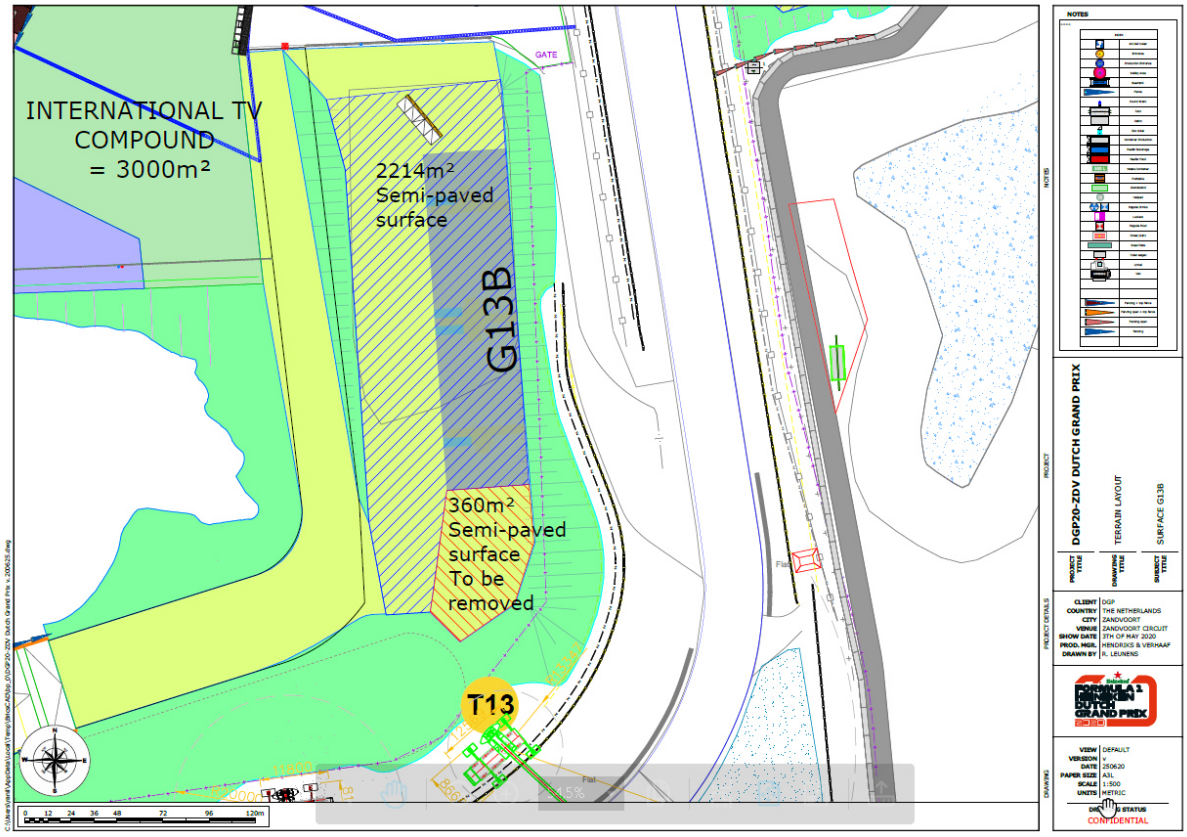
Dit gebruik en de noodzaak wordt nader visueel toegelicht in de bijlage.

Vestiging Overijssel 038 - 78 20 540
Wilhelm Röntgenstraat 7a zwolle@econsultancy.nl
8013 NE Zwolle www.econsultancy.nl

Omschrijving locatie 14

Toekomstig gebruik locatie 14

Op de onderstaande afbeelding is te zien waar op locatie 14 halfverharding wordt aangebracht en waar de tribunes op locatie 14 worden gerealiseerd. Tevens laat deze afbeelding zien welk gedeelte van locatie 14 al halfverhard is en welke halfverharding wordt verwijderd. De werkzaamheden ten behoeve van de halfverharding hebben plaatsgevonden in week 2 en week 3 van 2020.



Afbeelding 18: locatie halfverharding en geplande tribunes

Vestiging Overijssel 038 - 78 20 540
Wilhelm Röntgenstraat 7a zwolle@econsultancy.nl
8013 NE Zwolle www.econsultancy.nl

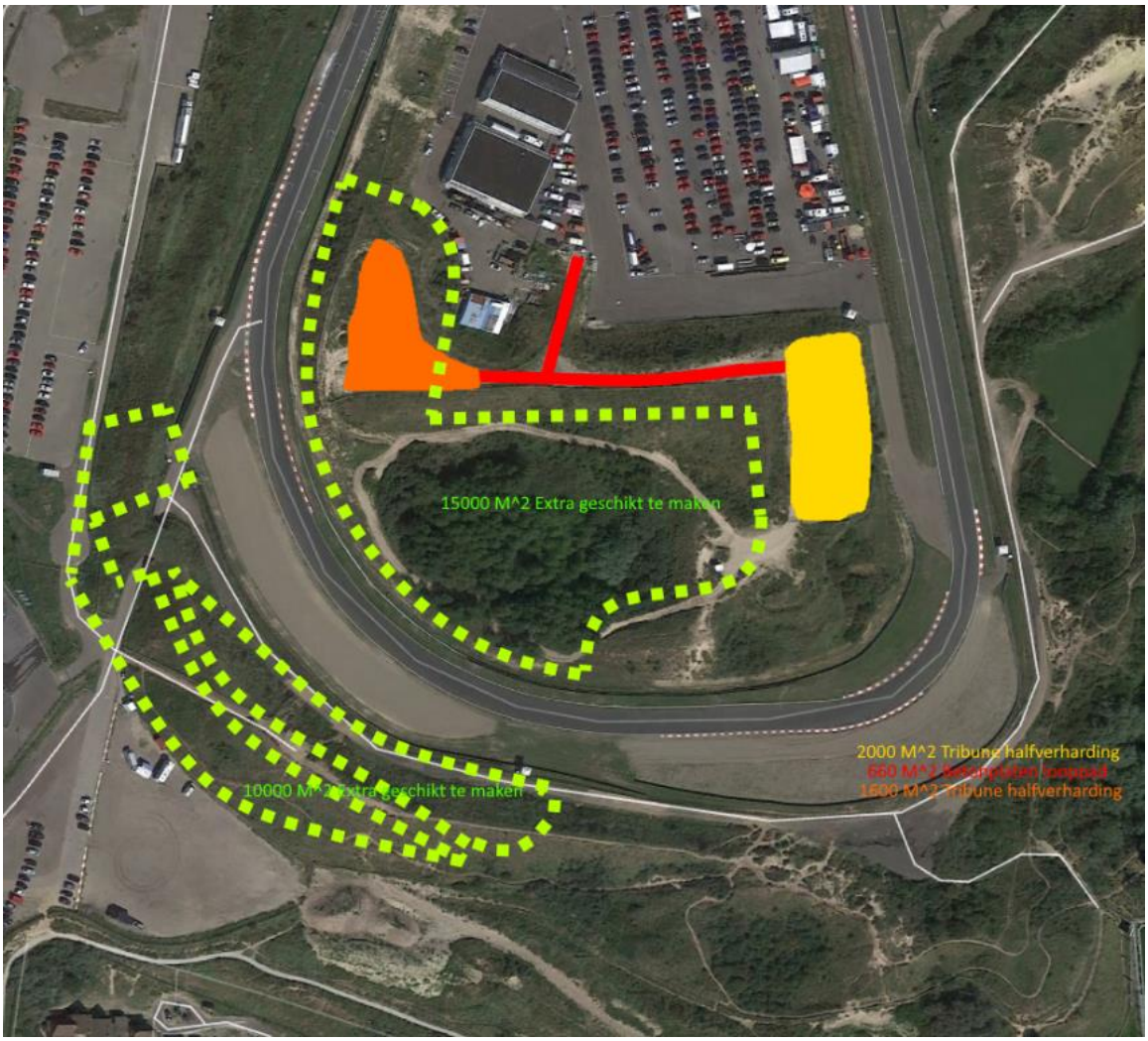
Zie hieronder rood-omlijnd het gedeelte van de thans aanwezige halfverharding die zal worden verwijderd *(*de hierboven aangegeven 360 m^2 *semi-paved surface to be removed*)



Afbeelding 19: te verwijderen halfverharding

Voormalige situatie locatie 14 en maatregelen ter verbetering van leefgebied voor de beschermde soorten

Deze locatie was een open zandvlakte op basis van de vigerende ontheffing. Daarvoor heeft er af en toe een tribune gestaan. De ondergrond van de tribune was halfverharding. De laatste jaren zijn deze locaties niet meer gebruikt en daardoor zijn de half verhardingen in verval geraakt en bij 14 ook een deel uitgereden omdat dit de toegang was naar het 4x4 parcours. Ook waren er stelconplaten aanwezig (zie hieronder in rood en geel aangegeven).



Afbeelding 20: voormalige halfverharding en tribune

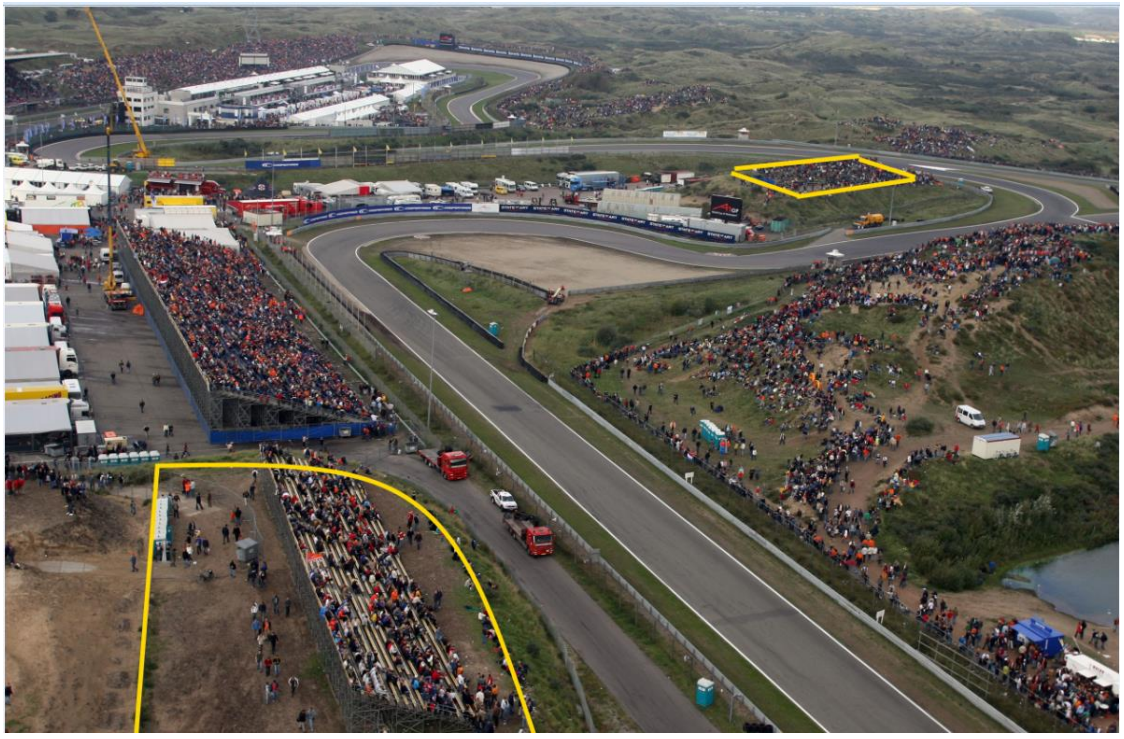
Overigens is ook op deze afbeelding te zien dat er op locatie 13 een tribune heeft gestaan. Het gaat om het oranje gearceerde gedeelte van 1.600 m^2. Dit was tevens op halfverharding.
Op de afbeelding is niet alleen aangegeven welke gebieden al waren verhard, ook is aangegeven welke gebieden door de voorliggende werkzaamheden beter klaar te maken zijn voor de soorten. De 10.000 m^2 rond de buitenkant van de bocht zal beter worden aangeplant op de zuidhelling en ook beschutte stukken worden gecreëerd. De 15.000 m^2 aan de binnen kant was al een deel geschikt maar omdat daar nu door getroffen maatregelen geen publiek meer kan komen, kan dit geïsoleerde deel nog geschikter worden gemaakt. Tevens zijn aan de oostzijde weer nieuwe zandhellingen gekomen georiënteerd op het zuiden, welke veel potentie hebben als leefgebied voor de beschermde soorten.

Vestiging Overijssel 038 - 78 20 540
Wilhelm Röntgenstraat 7a zwolle@econsultancy.nl
8013 NE Zwolle www.econsultancy.nl

Zie hieronder foto's van de voormalig aanwezige tribunes geel-omlijnd, waaronder halfverharding was gerealiseerd.



Afbeelding 20: voormalige halfverharding en tribune



Afbeelding 21: voormalige halfverharding en tribune

Gebruik en noodzaak halfverharding locatie 14.

Tijdens de opbouw word het volledige verharde gebied gebruikt voor het lossen van vrachtwagens, de tijdelijke opslag van het materiaal en het voorbereiden en klaarzetten van de onderdelen voor het bouwen van de tribunes, In een latere fase van de opbouw word een gedeelte van deze ruimte gebruikt om een videoscherm op te bouwen en de tribunes af te werken. Voor al deze werkzaamheden zijn zwaar materieel zoals heftrucks, hoogwerkers en kranen nodig welke een verharde ondergrond nodig hebben. Tijdens de evenement dagen word de dan nog vrije verharde ruimte gebruikt als publieksgebied en voor calamiteiten verkeer. En tijdens de evenement nachten word deze gebruikt voor bevoorrading.

Dit gebruik en de noodzaak wordt nader toegelicht in de bijlage.

2. Alternatieven

2.	**Wij kunnen enkel ontheffing verlenen wanneer er geen andere bevredigende oplossing voorhanden is. U dient een onderbouwing aan te leveren waarin inzichtelijk wordt gemaakt dat er geen andere bevredigende oplossingen zijn voor de uit te voeren werkzaamheden waarbij de effecten op beschermde soorten niet aanwezig of minder zijn. Een andere bevredigende oplossing kan bijvoorbeeld (niet limitatief) zijn het niet aanbrengen van de halfverharding of het gebruik van andere methoden om tot hetzelfde resultaat te komen.**

Gezamenlijk met Exploitatie Circuit Park Zandvoort B.V. zijn de mogelijke alternatieven afgewogen.

Er bestaat geen andere bevredigende oplossing voor het aanbrengen van de halfverharding van asfaltgranulaat op locaties 4, 6, 7 en 14 in het circuitgebied. De halfverharde ondergrond is namelijk een noodzakelijke voorwaarde voor de opbouw en ingebruikname door het publiek van tijdelijke tribunes op het circuitgebied. Alternatieven voor halfverharding van asfaltgranulaat (die aan deze noodzakelijke voorwaarden voldoen) hebben ecologisch geen voordelen of hebben een negatief effect. De tijdelijke tribunes zijn noodzakelijk om de Dutch Grand Prix (DGP) te organiseren. Met het organiseren van de DGP is een dwingende reden van groot openbaar belang gemoeid. Dit wordt hieronder nader toegelicht.

Noodzaak tijdelijke tribunes
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland (“GS”) hebben op 23 augustus 2019 een ontheffing verleend aan CZ voor kort gezegd het uitvoeren van werkzaamheden in het circuitgebied (kenmerk OD.288168). Tegen die ontheffing hebben verschillende partijen bezwaar gemaakt. Op 27 februari 2020 heeft GS een beslissing op bezwaar genomen (Kenmerk: 1276890/1341343) mede op grond van een advies van de Hoor- en adviescommissie van Provincie Noord-Holland (advies van 24 december 2019, kenmerk 1324633, tevens als bijlage bij beslissing op bezwaar). Wij gaan ervan uit dat u bekend bent met deze stukken.

Vestiging Overijssel 038 - 78 20 540
Wilhelm Röntgenstraat 7a zwolle@econsultancy.nl
8013 NE Zwolle www.econsultancy.nl

In het kader van de bezwaarprocedure tegen de verleende ontheffing heeft GS aan CZ gevraagd de noodzaak van het plaatsen van de tribunes nader te onderbouwen. Dat heeft CZ gedaan aan de hand van informatie over onder andere de vereiste veiligheid, vluchtroutes en bezoekersaantallen. Aan de beslissing op bezwaar van 27 februari 2020 wordt in dit kader het volgende ten grondslag gelegd:

1. Er komt een groot aantal bezoekers of toeschouwers rechtmatig en vergund naar het circuitgebied rondom het evenement Dutch Grand Prix Formule 1 ("DGP"). Naar schatting zullen er 105.000 toeschouwers en nog eens 20.000 andere personen (pers, organisatoren, sponsors, enz) gelijktijdig aanwezig zijn. Het algemene veiligheidsplan van CZ is gebaseerd op een situatie van maximaal 50.000 bezoekers. Voor het grotere aantal bezoekers bij de DGP is een Analyse Vlucht Capaciteit van Security Management Group opgesteld (en als bijlage bij aanvraag gevoegd). Uit die analyse blijkt dat met dit aantal bezoekers spreiding en allocatie door middel van tribunes en vaste zitplaatsen – nog afgezien van de aanvullend voorgeschreven verbrede paden en aanleg tunnels – van belang is om de vluchtcapaciteit te waarborgen. Om die reden zijn tribunes een integraal onderdeel van het specifieke veiligheidsplan van de DGP.
2. Daarnaast wordt door het plaatsen van de tribunes ongewenste vertrapping voorkomen van het (kunstmatige) duingebied in het circuitgebied, als gevolg van de beperkte hoeveelheid geschikte staanplaatsen met redelijk zicht op de baan. Crowd management door middel van tribunes helpt bij de voorkoming hiervan.

Conclusie van GS in de beslissing op bezwaar d.d. 27 februari 2020 luidde als volgt (p. 4):

> Gezien het voorgaande zijn wij van mening dat geen andere bevredigende oplossing bestaat voor de plaatsing van de tribunes als aangevraagd.

Daarmee staat vast dat de plaatsing van de tribunes noodzakelijk is. De vraag resteert of er een andere bevredigende oplossing bestaat voor de halfverharding van asfaltgranulaat ten behoeve van die tribunes.

Noodzaak verharding ondergrond

CZ heeft vastgesteld dat de aangebrachte halfverharding nodig is voor het plaatsen en gebruiken van die tribunes. Die noodzaak was – helaas – ten tijde van de aanvraag van de vigerende Wnb-ontheffing niet duidelijk; er is op dit punt sprake geweest van voortschrijdend inzicht. Anders dan u aangeeft bij uw brief van 24 juni 2020, is geen halfverharding dus geen andere bevredigende oplossing.

De tribunes worden gebouwd in zandig gebied. Een verstevigde ondergrond onder de tribune en de daarbij behorende functies is om de volgende twee redenen nodig:

1. Om een veilige en evenredige draagkracht te waarborgen moeten de tribunes op de locaties bevestigd zijn op verstevigde ondergrond. De publiekstribunes zijn dus uitsluitend veilig als er een verstevigde ondergrond aanwezig is.
2. De bouwverkeersbewegingen voor de tribunes (denk aan zware materialen) zijn alleen mogelijk op een verstevigde ondergrond. Daarbij is van belang dat de verharding ook zodanig moet zijn dat specifieke heftrucks erop kunnen rijden. Met een losse ondergrond (bijvoorbeeld zand) kunnen de heftrucks niet met de juiste nauwkeurigheid de tribunesystemen in elkaar zetten. Zie ook hiervoor in de reactie op vraag 1 met een onderbouwing per locatie.

Vestiging Overijssel 038 - 78 20 540
Wilhelm Röntgenstraat 7a zwolle@econsultancy.nl
8013 NE Zwolle www.econsultancy.nl

De constructie van tribunes, bevestiging en ondergrond laat zich als volgt beschrijven. De demonteerbare tribunes bestaan uit een groot aantal kolommen, die elk een stukje van de belasting naar de ondergrond afdragen. In verband met lastenspreiding wordt onder ieder punt een stalen spindel geplaatst en wordt daarna stophout aangebracht. De maximale puntlast houdt vervolgens voor een belangrijk deel verband met het type ondergrond. Een ondergrond die bestaat uit halfverhard asfaltgranulaat levert een belangrijke bijdrage aan de hoeveelheid belasting. CZ verwijst in dit verband naar het rapport 'Demonteerbare tribunes Formule 1 Zandvoort, Controle ondergrond en stophout' (zie bijlage 1, zie o.a. par. 5). In een dwarsdoorsnede-tekening is de constructie weergegeven (zie bijlage 2). Versterking van de ondergrond en draagkrachtbelasting kwam aan de orde in het overleg met OD IJmond over de tribunes. Tot slot heeft recentelijk Inpijn-Blokpoel Ingenieurs onderzocht of het mogelijk is om de tribunes op de natuurlijke bodemopbouw, zonder additionele funderingsconstructie (zie bijlage 3). Zij concludeert dat er onvoldoende stijf funderingselement aanwezig is om de belasting te verspreiden, hetgeen wel noodzakelijk is.

Gelet hierop is, anders dan waar CZ eerst vanuit ging toen zij de aanvraag Wnb-ontheffing indiende, vlak open zandgebied onder de tribunes geen andere bevredigende oplossing. Indien er een vlak open zandgebied blijft, is het niet mogelijk om de tribunes te bouwen en in gebruik te nemen. Daardoor is het ook niet mogelijk om de DGP op een veilige en verantwoorde manier te organiseren.

Noodzaak asfaltgranulaat als halfverharding
Er zijn een aantal alternatieven in ogenschouw genomen en (voor zover reëel) beoordeeld op wenselijkheid vanuit ecologisch perspectief. Zij heeft gekeken naar (i) halfverharding van schelpen, (ii) verharding door bouw- of rijplaten, (iii) verharding door betonplaten en (iv) de mogelijkheid van funderingspalen onder de tribunes. Uit deze alternatieven vergelijking blijkt dat er geen bevredigende andere oplossingen zijn.

Halfverharding in de vorm van schelpen is in de onderhavige situatie niet reëel: schelpen hebben de eigenschap dat ze verbrijzelen bij gebruik. Dit is voor de draagkracht erg nadelig. Daarom worden schelpen vooral toegepast op weggetjes met lichte draagbelasting (zoals voetpaden) en wordt de schelpenlaag regelmatig aangevuld. Op het circuitterrein gaat het om grote tribunes, grote aantallen mensen en materieel dat een stevige ondergrond vereist. Schelpen volstaan simpelweg niet. De aannemer KWS heeft dit nogmaals aan CZ bevestigd.

Een alternatief in de vorm van – jaarlijks aan te leggen en weer te verwijderen - bouw- of rijplaten, is evenmin een uitvoerbaar alternatief en heeft vanuit ecologisch perspectief geen voordelen.

1. De aansluiting van platen is verre van naadloos en zorgt voor niveauverschillen. Dat leidt tot onveiligheid voor de grote aantallen bezoekers. Overigens lopen die bezoekers ook op looppaden onder de tribunes. Om die onveiligheid op te heffen, zou een aanvullende laag moeten worden aangebracht (vlonders, stophout). Maar dergelijke lagen hebben onvoldoende draagkracht voor te gebruiken materieel. Gebruik van rijplaten is overigens ook om een andere reden onveilig bij grote aantallen bezoekers: zij worden glad bij regenval.
2. Het aanleggen en weghalen van de bouwplaten brengt elk jaar veel verkeersbewegingen met zich mee. Die verkeersbewegingen leiden tot veel stikstofemissie en zijn niet mee genomen in de stikstofberekeningen die thans ten grondslag liggen aan de Wnb-vergunning voor gebiedsbescherming van CZ (vergunning van 25 oktober 2019 en met kenmerk OD.292848).
3. Het aangebrachte asfaltgranulaat biedt meer en snellere leefgebiedmogelijkheden dan het jaarlijks aanleggen en weghalen van bouwplaten. In het gebied vindt – ook als er asfaltgranulaat ligt - namelijk veel zandverstuiving en groei van onkruid plaats. Met het jaarlijks

neerleggen van platen is dat anders; elke vorm van natuurontwikkeling wordt daardoor de kop in gedrukt.

4. Niet vast staat in welke periode in het jaar de bouwplaten worden aangebracht, aanwezig zijn en worden afgebroken. De datum van de DGP verschilt namelijk per jaar. Er wordt dus geen ecologisch gevoelig jaargetij (zoals de broedperiode of de periode waarin de zandhagedissen winterrustlocaties zoeken) bespaard. De platen zouden er, inclusief de op- en afbouwperiode, zo'n 100 tot 120 dagen liggen.
5. Zelfs als er wel nieuw rust- en voortplantingsgebied zou ontstaan in de periode dat de platen niet aanwezig zijn, hetgeen CZ niet verwacht, dan nog zal er geen ecologisch positief effect bestaan. De zandhagedissen zullen dan elk jaar opnieuw moeten worden afgevangen. Het afvangen van de zandhagedissen is verstorend voor de dieren. Bovendien graven de zandhagedissen zich half september in voor de winterrustperiode. In september staat niet altijd vast wanneer de DGP zal plaatsvinden. Er zou dus mogelijk ieder jaar voor de winterrustperiode moeten worden afgevangen om te voorkomen dat de dieren zich ingraven op tribunelocaties (hoewel de kans dat zij zich ingraven in open zandgebied klein is). Bij de aangebrachte halfverharding volstaat periodiek maaien om te voorkomen dat beschermde exemplaren zich weer vestigen.

Het gebruik van betonplaten (of: stelconplaten) is ecologisch een nog slechter alternatief. Daarvoor gelden allereerst ook de nadelen die hiervoor ten aanzien van bouwplaten geschetst zijn. Verder is voor het jaarlijks aan- en afvoeren van zware betonplaten buitengewoon intensief en langdurig bouwverkeer noodzakelijk. Daar gaat dusdanig veel tijd over heen dat de periode van aan- en afvoeren dicht tegen elkaar aan komen te liggen. Bovendien brengt zulk intensief bouwverkeer jaarlijks veel stikstofemissie met zich.

Tot slot zijn funderingspalen in eenmalig aan te brengen betongaten in het gebied ook geen reëel alternatief en evenmin aan de orde in deze situatie. CZ is namelijk niet verzekerd van exact dezelfde tribunes en plaats indeling in 5 achtereenvolgende jaren. Er is dus geen vaste oplossing te bedenken voor een vaste opstelling. Om die reden is niet alleen versteviging onder de stempels nodig, maar versteviging van het gehele vlak. Bovendien is het niet mogelijk om de tribunes op te bouwen zonder verstevigde ondergrond. Het speciale bouwverkeer heeft immers ook een verharde ondergrond nodig om het intensieve en secure proces van opbouw van de tribunes veilig te laten verlopen. Er zal dus hoe dan ook een volledige verharding moeten worden aangebracht voor de op- en afbouw.

In algemene zin valt hier nog op te merken dat een verstevigde ondergrond die zowel het bouwverkeer als de toeschouwers op een veilige manier kan dragen in alle gevallen logischerwijs gepaard met tijdelijk verlies aan leefgebied in dezelfde omvang als de thans aangebrachte halfverharding. Alternatieven voor freesasfalt, zoals schelpen, vast asfalt, beton, enzovoort, hebben daarom geen ecologisch voordeel ten aanzien van freesasfalt. Daarbij moet bedacht worden dat bouwplaten en betonplaten hoe dan ook over de hele breedte van de tribunes, de aanrijroutes, de opslagplaatsen en de accommodaties zouden worden aangebracht. In oppervlakte bestaat dus geen verschil. Ook heeft het freesasfalt als voordeel dat het uit losse korrels bestaat en er relatief snel (pioniers)vegetatie kan groeien indien er geen maatregelen worden getroffen. Bovendien kan het donkere freesasfalt als warmtebron voor de (koudbloedige) zandhagedis positieve effecten hebben.

Vestiging Overijssel 038 - 78 20 540
Wilhelm Röntgenstraat 7a zwolle@econsultancy.nl
8013 NE Zwolle www.econsultancy.nl

Kortom, er is geen uitvoerbaar en effectief alternatief voorhanden dat vanuit ecologisch perspectief wenselijker is dan het aanbrengen van de halfverharding door freesasfalt. Vast staat verder dat als de halfverharding niet wordt aangebracht, de tribunes niet kunnen worden gebouwd. Zoals GS concludeert in de beslissing op bezwaar van 25 februari 2020, bestaat er geen andere bevredigende oplossing voor het plaatsen van extra tribunes. Zonder die tribunes kan immers de DGP niet doorgaan, terwijl daar wel een dwingende reden van groot openbaar belang mee is gediend.

3. Belang

> 3. U heeft ontheffing aangevraagd op grond van het belang 'volksgezondheid of de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en met inbegrip van voor het milieu wezenlijke gunstige effecten'. U heeft dit belang niet onderbouwd. U dient dit belang te onderbouwen. Indien u verwijst naar rapporten of andere stukken ter onderbouwing, dient u deze stukken mee te zenden.

Gezamenlijk met Exploitatie Circuit Park Zandvoort B.V. is de dwingende reden voor groot openbaar belang afgewogen.

Er is een dwingende reden van groot openbaar belang gemoeid met het aanbrengen van de halfverharding. De halfverharding is noodzakelijk om de tijdelijke tribunes te bouwen en in gebruik te nemen. Die tijdelijk tribunes zijn noodzakelijk om de DGP te kunnen organiseren. Met het verantwoordelijk organiseren van de DGP is een dwingende reden van groot openbaar belang gemoeid, namelijk het belang van veiligheid van de bezoekers, het belang van de sport en het sociaaleconomische belang van Zandvoort en de regio. Dit blijkt ook uit de vigerende ontheffing, met name uit de uitgebreide motivering hieromtrent in de beslissing op bezwaar van 27 februari 2020 in aanvulling op de al eerder geleverde onderbouwing bij primaire besluit van 24 augustus 2019. GS merkt daarover op:

> Wij zijn van mening dat wel degelijk sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang als bedoeld in de Wnb en de Habitatrichtlijn.

GS onderbouwt dat (samengevat) als volgt.

1. Het gezamenlijke aanschouwen van sportwedstrijden bevordert sociale samenhang.
2. Uit meerdere overheidsdocumenten afkomstig van meerdere lagen van de overheid volgt dat de organisatie van een groot internationaal sportevenement in het algemeen, en de terugkeer van de Formule 1 in Zandvoort in het bijzonder, van openbaar belang is. Daarbij wordt ook gewezen op directe en afgeleide (sociaal-) economische impulsen) op zowel korte als lange termijn, onder meer door (i) het maatschappelijke en economische belang van grote evenementen met internationale allure, (ii) de internationale uitstraling en naamsbekendheid en de impact daarvan op de Nederlandse en Zandvoortse economie en (iii) de stimulering van investeringen in het openbaar vervoer als gevolg van de komst van de Formule GS noemt de volgende documenten.
   (1) De Memorie van Toelichting bij de wet tot wijziging van de Wet geluidhinder" Kamerstukken II 2008/2009, 31 998, nr. 3;

   (2) Coalitieakkoord Duurzaam doorpakken (2019-2023) van Provincie Noord-

Vestiging Overijssel 038 - 78 20 540
Wilhelm Röntgenstraat 7a zwolle@econsultancy.nl
8013 NE Zwolle www.econsultancy.nl

3. De gemeenschap en lokale ondernemers in de regio ondervinden positieve economische effecten op lange en korte termijn, blijkens het economisch onderzoek van DECISIO.
4. Het feit dat er geen direct vergelijkbare casus voor een rechter is geweest (overigens anders dan de voorzieningenrechter inzake de procedure over de vigerende Wnb-ontheffing, die tevens van mening was dat er dwingende reden van groot openbaar belang is gemoeid met organiseren van de DGP), doet niet ter zake.
5. Het belang van het behouden van internationaal concurrerende A-status topsportaccommodaties.
6. In het belang van veiligheid van de bezoekers zijn de tribunelocaties nodig. Bij calamiteiten is allocatie van bezoekers van belang voor de juiste crowd management. De bezoekersstromen moeten goed worden gestructureerd.
7. Allocatie van de bezoekers door tribunes is bovendien in belang van bescherming van de aanwezige flora- en fauna, gelet op de kans op vertrapping.

Gelet op de voorgaande belangen, individueel en in samenhang beschouwd, meent GS dat er een dwingende reden van groot openbaar belang gemoeid is met het organiseren van de DGP en het plaatsen van tijdelijke tribunes bij de DGP. Nu de tijdelijke tribunes uitsluitend kunnen worden geplaatst en in gebruik genomen indien er een halfverharding in de vorm van asfaltgranulaat onder de tribunes wordt toegepast, is er tevens een dwingende reden van groot openbaar belang gemoeid met het toepassen van de halfverharding zoals bedoeld in de voorliggende aanvraag.

4. Effecten

4. U vraagt ontheffing aan voor de rugstreeppad en zandhagedis. U dient de effecten van uw project op deze soorten concreet te maken. Hierbij dienen ook de oppervlakten waar de werkzaamheden plaatsvinden concreet gemaakt te worden, voorzien van kaartmateriaal.

Op grond van de vigerende ontheffing van CZ zijn de locaties allen kale zandvlaktes geworden. Er zijn daarom in de uitgangsituatie geen rugstreeppadden en zandhagedissen aanwezig op de locaties waar de werkzaamheden worden uitgevoerd. De werkzaamheden waarvoor de voorliggende ontheffing wordt aangevraagd houdt in het halfverharden van de open zandvlaktes met asfaltgranulaat. Daarna zullen de locaties in gebruik worden genomen voor vijf jaar als locaties voor tijdelijke tribunes. Dit had overigens ook het geval geweest indien de locaties kale zandvlakten hadden gebleven. Het verschil tussen de situatie na voltooiing van de werkzaamheden en de uitgangsituatie is daarom uitsluitend de lokaal aangebrachte tijdelijke halfverharding in de vorm van asfaltgranulaat.

Leefgebied
In zijn algemeenheid kan gezegd worden dat de beperkende factor van de beginsituatie (vlak zand) voor het functioneren als leefgebied voor met name de zandhagedis, het gebrek aan beschutting is. Tevens zal beschutting in de vorm van bijvoorbeeld begroeiing zorgen voor een grotere diversiteit in het aanbod van voedsel, dat laatste geld voor zowel de zandhagedis als de rugstreeppad. Voor de rugstreeppad geldt dat er geen vernietiging is van het leefgebied. De rugstreeppad is een pionier en stelt minder eisen aan zijn habitat. De geschiktheid als leefgebied voor de rugstreeppad is niet in het geding.

Het aangebrachte asfaltgranulaat levert geen extra beschutting en verschilt daarmee op dit punt niet met de uitgangssituatie van kaal zand. Het beperkt het ontstaan van beschutting echter ook niet aangezien reeds een paar maanden na aanbrengen de eerste vegetatie zich ontwikkeld en dit proces in snel tempo zal resulteren in het ontstaan van begroeide en dus beschutte locaties op de halfverharding. De kolonisatie van begroeiing van de halfverharding zal in rap tempo voortgaan en gecombineerd met inwaaiend zand zal er, indien er geen voorzorgsmaatregelen worden getroffen, (welliswaar niet optimaal) leefgebied kunnen ontstaan voor de zandhagedis.
Locaties waar het granulaat los ligt (niet ingelopen of ingereden) zullen naast ingewaaid zand een vergraafbare bodem voor beide soorten opleveren. De verwachting is dat na een periode van harde wind (herfst/winter 2020) het ingewaaide zand en de ontwikkelde pioniersvegetatie zullen zorgen dat begin 2021 gedeelten van het aangebrachte granulaat nieuw leefgebied zijn geworden, met beschutting, een vergraafbare bodem en foerageermogelijkheden. Op dat moment is het wel van belang dat bij de opbouw en afbraak van tribunes voorzorgmaatregelen worden getroffen om schade en verstoring aan de soorten te voorkomen. Door het op locaties kaal houden van de halfverharding kan bijvoorbeeld worden voorkomen dat de dieren tijdens op- en afbouw van de tribunes ter plaatse aanwezig zijn. Zo wordt verstoren voorkomen.

Bekend is het voorkomen van zandhagedissen in verruigde ballastbedden onder voormalige treinsporen. Zoals ook het asfaltgranulaat neemt het donkere materiaal van het ballastbed snel warmte op wat aantrekkelijk is voor de koudbloedige dieren om zich aan op te warmen. Dat is ook bekend van gesloten asfalt (o.a. voormalige vliegbasis Soesterberg). Voormalige ballastbedden worden ook door hagedissen gebruikt om in te overwinteren (Fronten Maastricht).

Conclusie
Het granulaat vormt in oorsprong even weinig leefgebied voor met name de zandhagedis als een kale zandvlakte. Het granulaat kan zelfs positief werken als warmtebron voor koudbloedige dieren. Het granulaat is vergelijkbaar geschikt voor de successie van begroeiing en structuur als open zand. Naar verwachting is een negatief effect van het aangebrachte asfaltgranulaat ten opzichte van kaal zand verwaarloosbaar. Wel is van belang dat bij de opbouw en afbraak van tribunes voorzorgmaatregelen worden getroffen om schade en verstoring aan de soorten te voorkomen. Indien het granulaat geen leefgebied is voor de soorten zijn geen effecten te verwachten van de opbouw en afbraak van de tijdelijke tribunes.

Hieronder wordt voor locatie 4, 6, 7 en 14 nader gespecificeerd wat de ecologische consequenties zijn geweest in relatie tot het (tijdelijk) onttrokken leefgebied. Ten slotte worden tot totale ecologische consequenties van het gehele leefgebied binnen het Circuit Zandvoort nader beschreven.

Vestiging Overijssel 038 - 78 20 540
Wilhelm Röntgenstraat 7a zwolle@econsultancy.nl
8013 NE Zwolle www.econsultancy.nl

Locatie 4
Voor locatie 4 geldt dat er voorafgaand aan de werkzaamheden het onverharde terreindeel een oppervlak had van 13.400 m^2 en het verharde terreindeel een oppervlak van circa 1.600 m^2 (oude verharding onder voormalige tribune). Tot omstreeks 2025 zal op het onverharde terreindeel een verharding aanwezig zijn met een oppervlakte van 13.200 m^2 (inclusief het "viervlak" ten zuidwesten van de grotere verharding en de paden). Na 2025 zullen alle aanwezige en aangebrachte verhardingen volledig verwijderd worden en ontstaat er volledig nieuw leefgebied voor beschermde dieren. De onttrekking van het leefgebied ter plaatse van locatie 4 is van tijdelijke aard en er zal na 2025 een toename van het leefgebied ontstaan met een oppervlakte van 1.600 m^2. Het leefgebied zal na 2025 volledig herstellen tot de beginsituatie in 2019. Tussen 2019 en 2025 kan mogelijk op bepaalde delen (pioniers)vegetatie groeien. Om te voorkomen dat de opbouw en afbraak van de tribunes verstoring aan de soorten veroorzaakt zullen maatregelen worden getroffen.
De hele zuidrand van de locatie is voorzien van extra structuur in de vorm van stobben, hout en struiken. Daarnaast is in het zuidwesten van de locatie nieuwe helm aangeplant. Direct naast de zuidrand van het granulaat is leefgebied aanwezig gebleven in de vorm van de oorspronkelijke duinbegroeiing.

Locatie 6
Voor locatie 6 geldt dat er voorafgaand aan de werkzaamheden het onverharde terreindeel een oppervlak had van 7.000 m^2 en dat hier geen verharding aanwezig was. Inmiddels is er een verharding aangebracht met een oppervlakte van 6.200 m^2. Deze verharding zal tot omstreeks 2025 op de locatie aanwezig blijven. Hierna wordt de aangebrachte verharding volledig verwijderd en ontstaat er volledig nieuw leefgebied voor beschermde dieren. De onttrekking van het leefgebied ter plaatse van locatie 6 is derhalve van tijdelijke aard en de beginsituatie zal volledig herstellen tot de beginsituatie in 2019. Tussen 2019 en 2025 kan mogelijk op bepaalde delen (pioniers)vegetatie groeien. Om te voorkomen dat de opbouw en afbraak van de tribunes verstoring aan de soorten veroorzaakt zullen maatregelen worden getroffen.
Vrijwel in het midden van de locatie is een boom aanwezig gebleven, wat een onderbreking vormt in de granulaat vlakte en structuur en schaduw geeft. Buiten het granulaat is een brede strook van open zand aanwezig.

Locatie 7
Voor locatie 7 geldt dat er voorafgaand aan de werkzaamheden het onverharde terreindeel een oppervlak had van 2.200 m^2 en het verharde terreindeel een oppervlak van circa 4.700 m^2. Op het onverharde terreindeel is een verharding aangebracht met een oppervlakte van 800 m^2. Circuit Zandvoort zal op het verharde terreindeel een strook van 860 m^2 aan asfaltgranulaat verwijderen. Het onverhard oppervlak zal derhalve met 60 m^2 toenemen en zich gaan ontwikkelen tot leefgebied. Er vindt hier op termijn dus een toename van het leefgebied plaats.
Het gehele talud rond de locatie is ingeplant met helm, het gaat hierbij ook om oostelijk en zuidelijk georiënteerde taluds met in potentie geschikt leefgebied voor zandhagedissen.

Locatie 14
Voor locatie 14 geldt dat er voorafgaand aan de werkzaamheden het onverharde terreindeel een oppervlak had van 4.000 m^2 en het verharde terreindeel een oppervlak van circa 2.000 m^2. Op het onverharde terreindeel is een verharding aangebracht met een oppervlakte van 2.000 m^2. Circuit Zandvoort zal van dit verharde gedeelte 360 m^2 aan asfaltgranulaat verwijderen zodat dit meteen weer leefgebied kan worden. Deze situatie zal hier verder, binnen de huidige plannen, niet meer wijzigen. Derhalve gaat hier leefgebied verloren met een oppervlakte van 1.640 m^2.
Rond deze locatie bevindt zich plaatselijk nieuwe helmaanplant of zandtaluds. Zoals hierboven aangegeven zal door pioniersvegetatie en zandwaaiing leefgebied kunnen gaan ontstaan op deze locatie.

Vestiging Overijssel 038 - 78 20 540
Wilhelm Röntgenstraat 7a zwolle@econsultancy.nl
8013 NE Zwolle www.econsultancy.nl

Gehele leefgebied Circuit Zandvoort
In het kader van de eerder vergunde ontheffing zijn in 2019 op locatie 4, 6, 7 en 14 amfibieënschermen geplaatst en zijn alle (niet-)beschermde dieren weggevangen in de actieve periode. Binnen de amfibieënschermen kan derhalve worden uitgesloten dat in de winterperiode van 2019-2020 (niet-) beschermde dieren overwinterd hebben. De halfverharding is aangebracht in de winterperiode. Er kunnen tijdens het aanbrengen van de halfverharding derhalve geen rust- en voorplantingsplaatsen beschadigd of vernield zijn.

Het oppervlak van het totale circuitgebied is circa 63 ha. Daarvan is circa 36 ha leefgebied voor de zandhagedis. Hiervan is circa 6,5 ha in schermen geplaats en ongeschikt gemaakt als rust- en voortplantingsgebied. Dit betreft 18% van het totale leefgebied. In totaal is hiervan op dit moment circa nog 3,1 ha rust- en voortplantingsgebied (tijdelijk) onttrokken als leefgebied als gevolg van de gerealiseerde bebouwing en (tijdelijke) verhardingen. Dit betreft 9% van het totale leefgebied. Omstreeks 2025 zullen nog diverse verhardingen worden verwijderd en zal circa 1,3 ha permanent onttrokken blijven als leefgebied. Dit betreft <4% van het totale leefgebied. De effecten op het leefgebied in brede zin zijn ons inziens dan ook aanvaardbaar.

Doordat in het begin circa 18% van het leefgebied verstoord is en uiteindelijk <4% verstoord zal zijn door de werkzaamheden (<25%), zijn herstelmaatregelen niet noodzakelijk (bron: BIJ12). Voorts verwijzen we naar de reactie hierna op vraag 6.

5. Staat van instandhouding

5. Wij kunnen enkel ontheffing verlenen wanneer er met het project geen afbreuk wordt gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijke verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan. In de huidige stukken ontbreekt een onderbouwing van de effecten van de geplande werkzaamheden op de staat van instandhouding van de rugstreeppad en zandhagedis. U dient de effecten van de werkzaamheden op de staat van instandhouding van de rugstreeppad en zandhagedis te onderbouwen. Hierbij dient u aandacht te besteden aan de lokale en landelijke staat van instandhouding voor en tijdens de werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de halfverharding en de situatie tijdens en na de aanwezigheid van de halfverharding.

Staat van instandhouding zandhagedis
Landelijk heeft de zandhagedis een matig ongunstige staat van instandhouding. De laatste 20 jaar is de zandhagedis aanzienlijk toegenomen (1) en vertoont een sterke toename in de vastelandsduinen, door het duinbeheer dat is gericht op het op gang brengen van verstuiving. Er zijn derhalve geen aanwijzingen voor een negatieve aantalsverandering of negatieve trend. Derhalve wordt de staat van instandhouding als gunstig beoordeeld.

De zandhagedis is in de nabijheid van de plangebieden aangetroffen. De plangebieden bieden potentieel leefgebied zodra zich van nature begroeiing en structuren hebben gevormd. Er kunnen dan schuilplaatsen, overwinteringsbiotoop en (marginale) plekken voor de ei afzet gevormd zijn. In de omgeving blijven ten alle tijden voldoende alternatieve locaties voor de zandhagedis aanwezig, ook als zich geen leefgebied ontwikkeld op de planlocaties. Gezien de planning van de aanleg werkzaamheden (januari – maart 2020), hebben de werkzaamheden geen effect gehad op de voortplantingsperiode of al dan niet ingegraven overwinterende exemplaren.

De huidige werkzaamheden (op- en afbouw van tribunes en aanbrengen en aanwezig zijn van asfaltgranulaat) vinden plaats in gebieden die op het moment van aanbrengen niet als leefgebied en/of rust- en voortplantingsgebied zijn te bestempelen door het gebrek aan beschutting. Daarnaast zijn ze eind 2019 natuurwaardevrij gemaakt en zijn de dieren niet actief geworden voor of tijdens de ingreep. Hierdoor kan geen sprake zijn van verstoring door de ingreep.

De ingrepen zijn tijdelijk (zowel het aanbrengen, aanwezig zijn en verwijderen), waarbij de werkzaamheden op termijn niet leiden tot een afname van het leefgebied. In de tussentijd (tussen 2019 en 2025) zal er op geen moment meer dan 25% leefgebied verloren gaan, zodat wordt voldaan aan de vuistregel vanuit het Kennisdocument Zandhagedis van Bij12. Er is geen reden om aan te nemen dat de staat van instandhouding van de zandhagedis ongunstig wordt beïnvloed door de ingrepen.

1. (CBS, PBL, Wageningen UR (2016). Reptielen van de Habitatrichtlijn, 1994-2015 [12] (indicator 1554 versie 02 26 oktober 2016). www.compendiumvoordeleefomgeving.nl. CBS, Oen Haag; Planbureau voor de Leefomqevina Den Haag/Bilthoven en Wageningen UR, Wageningen)

Staat van instandhouding rugstreeppad
In Nederland komt de rugstreeppad in alle provincies voor. De populatietrend van de soort in Nederland vertoont de laatste 10 jaar (2005-2015) een matige afname, waarbij de populatie over de gehele periode (1990-2015) stabiel is (1).

Uit de gegevens van de verspreidingsatlas (2) volgt dat de rugstreeppad in Noord-Holland een algemeen voorkomende soort is. In de duinen is de rugstreeppad plaatselijk zeer algemeen (3). In de duinen profiteert de rugstreeppad van het herstel van stuifprocessen en de aanleg van poelen. In het Noord-Hollands Duinreservaat zijn de laatste jaren maatregelen genomen ten gunste van de rugstreeppad. Er zijn derhalve geen aanwijzingen voor een negatieve aantalsverandering of negatieve trend. Derhalve wordt de staat van instandhouding als gunstig beoordeeld.

De rugstreeppad is in de nabijheid het plangebied aangetroffen. Het aanbrengen van de halfverharding zal geen effect hebben op voortplantingswater, schuilplaatsen of overwinteringsbiotoop voor de rugstreeppad. Er wordt geen oppervlak aan rustplaatsen (algemeen leefgebied) vernietigd door de werkzaamheden. De plangebieden zijn eind 2019 natuurwaardevrij gemaakt. Gezien de planning van de aanleg werkzaamheden (januari – maart 2020), hebben de werkzaamheden geen effect gehad op de voortplantingsperiode of al dan niet ingegraven overwinterende exemplaren.

In de plangebieden is geen geschikt voortplantingswater aanwezig (zie ecologische quickscan, Econsultancy, 10261.001, d.d. 30 juli 2019). De rugstreeppad zal zich tijdens de voortplanting verplaatsen naar wateren in de omgeving die in de voortplantingsperiode water bevatten.
Er is geen reden om aan te nemen dat de staat van instandhouding van de rugstreeppad ongunstig wordt beïnvloed door de ingrepen.

1. (1 CBS, PBL, Wageningen UR (2016). Amfibieën van de Habitatrichtlijn, 1990-2015 [22] (indicator 1553, versie 02 , 26 oktober 2016). www.compendiumvoordeleefomgeving.nl. CBS, Den Haag; Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag/Bilthoven en Wageningen UR, Wageningen).
2. (Nationale Databank Flora en Fauna en stichting RAVON, 2017. Verspreidingsatlas Rugstreeppad. https://www.verspreidingsatlas.nl/A232)
3. (http://minez.nederlandsesoorten.nl/content/rugstreeppad-bufo-calamita)

Vestiging Overijssel 038 - 78 20 540
Wilhelm Röntgenstraat 7a zwolle@econsultancy.nl
8013 NE Zwolle www.econsultancy.nl

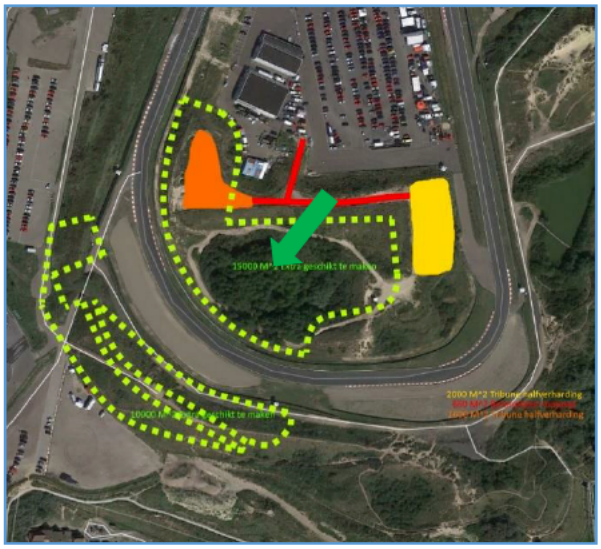
6. Mitigatie en compensatie

6. De voorgenomen mitigatie en compensatie voor de rugstreeppad en zandhagedis ontbreekt. U dient de voorgenomen mitigatie en compensatie voor de rugstreeppad en zandhagedis concreet te maken. Hierbij dienen onder andere een planning en kaartmateriaal opgenomen te worden.

Er vindt ten opzichte van de uitgangssituatie geen verstoring of vernietiging van leefgebied van de zandhagedis en rugstreeppad plaats bij het op- en afbouwen van de tribunes en het aanbrengen en in stand houden van de halfverharding. De oorspronkelijk aanwezige vlakke zandgebieden zijn op zichzelf door het ontbreken van beschutting geen geschikt leefgebied voor de soorten. Deze situatie veranderd niet door het aangebrachte asfaltgranulaat. Het herstel van leefgebied zal voor een zandvlakte niet verschillen met een asfaltgranulaat vlakte, waarbij een granulaatvlakte wellicht een betere uitgangsituatie is vanwege warmteopslag en stabieler wortelsubstraat. Daarnaast verwaaid het granulaat niet, waardoor ingewortelde begroeiing zich beter kan handhaven. Er zijn derhalve bij aanleg en instandhouding van het asfaltgranulaat géén mitigerende of compenserende maatregelen van toepassing.
Na afloop van de periode waarin Formule 1 wedstrijden worden gehouden zal het granulaat weer verwijderd worden (zie punt 7). Voorafgaand aan deze werkzaamheden zullen de locaties zo nodig natuurwaardevrij gemaakt worden. Indien zich inmiddels leefgebied heeft ontwikkeld voor soorten als de zandhagedis of rugstreeppad ondanks passief getroffen maatregelen zoals maaien, dan zal dat door middel van het in schermen plaatsen van de granulaatvlakten en het wegvangen van alle aanwezige exemplaren gebeuren (conform de richtlijnen in Bij12). Deze werkzaamheden worden uitgevoerd in het actieve seizoen van de soorten, waarin uitgesloten is dat ingegraven exemplaren of eieren aanwezig zijn in de granulaatvlakten.
Ten aanzien van de op en afbouw van tribunes zal zorg gedragen moeten worden dat door maatregelen geen schade aan, of verstoring van beschermde soorten kan optreden. Dat kan door het (passief) voorkomen van de aanwezigheid van de soorten of door het (actief) wegvangen. Ecologisch gezien heeft de passieve methode dan de voorkeur (geen stress voor de dieren of gemiste individuen).

Vestiging Overijssel 038 - 78 20 540
Wilhelm Röntgenstraat 7a zwolle@econsultancy.nl
8013 NE Zwolle www.econsultancy.nl

Een en ander zal inhouden dat er voor langere tijd (5 jaar) voormalig leefgebied (granulaat vlakken) niet als leefgebied in aanmerking komen. Ter mitigatie van dit verlies is de locatie 9 (gelegen naast locatie 14) niet langer toegankelijk voor publiek.

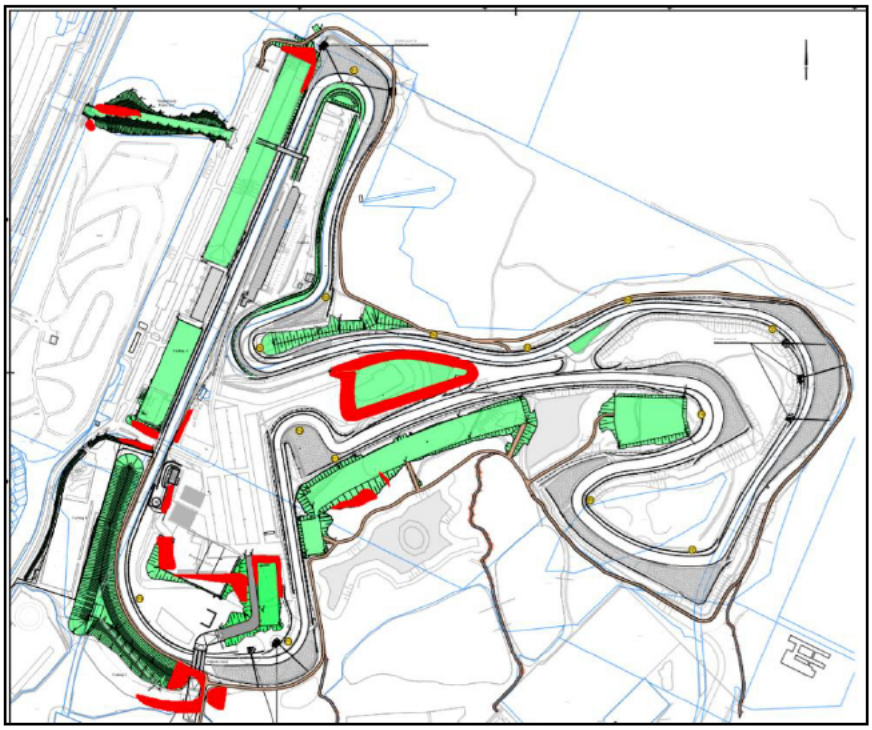


Afbeelding 22: mitigatie locatie 9 (gebied binnen gele stippen bij groene pijl)

Door het publiek niet meer toe te laten op deze locatie en met de beperkte verstoring die nog plaats vindt in de vorm van incidenteel gebruik van het terreinwagen parcours is deze locatie bijzonder geschikt als "reservaat" voor de zandhagedis en rugstreeppad. De inrichting van deze locatie zal geoptimaliseerd worden voor de zandhagedis en rugstreeppad. Op de locatie is al een populatie zandhagedissen aanwezig wat gebleken is bij de wegvangacties die door Econsultancy hebben plaatsgevonden in het najaar van 2019, in het kader van de uitvoer van de vigerende ontheffing. De locatie zal geoptimaliseerd worden voor de zandhagedis door het uitdunnen van de bebossing zodat meer zonbeschenen open zandplekken ontstaan met zo veel mogelijk een oostelijke en zuidelijke oriëntatie. Hier zal plaatselijk een mozaïek aan begroeiing van helm en duindoorn gaat ontstaan. Op de locatie is een nu sterk begroeide ondiepe poel aanwezig. Deze zal door snoeiing gedeeltelijk plant- en schaduwvrij gemaakt worden, zodat voortplantingswater voor de rugstreeppad ontstaat. Op deze wijze zal een verstoringsvrije locatie van 25.000 m² met optimaal leefgebied gecreëerd worden.

Andere mitigatie is gerealiseerd door de helmaanplanten, o.a. bij locatie 1, 6 en 7, 4, 10 en 14 (zie onderstaande kaart). Met name bij locatie 6 en 7, 10 en 14 zijn oostelijk en zuidelijk georiënteerde taluds met nieuwe helm ontstaan waar geschikt leefgebied zich kan ontwikkelen.

Vestiging Overijssel 038 - 78 20 540
Wilhelm Röntgenstraat 7a zwolle@econsultancy.nl
8013 NE Zwolle www.econsultancy.nl



Afbeelding 23: aanplant nieuw helm.

7. Periode halfverharding en wat daarna

7.	**U heeft aangegeven dat het project toeziet op het aanbrengen van tijdelijke halfverharding. U dient nader concreet te maken hoe lang de halfverharding aanwezig zal zijn, wat er na de halfverharding aanwezig zal zijn en hoe het plangebied zich zal ontwikkelen na het verwijderen van de halfverharding.**

Na afloop van de periode waarin Formule 1 wedstrijden worden gehouden (5 jaar) zal het asfaltgranulaat weer verwijderd worden. Voorafgaand aan deze werkzaamheden zullen de locaties natuurwaardevrij gemaakt worden. Indien zich inmiddels leefgebied heeft ontwikkeld voor soorten als de zandhagedis of rugstreeppad, dan zullen ecologische maatregelen worden getroffen om verstoring zo veel mogelijk te voorkomen. Dit kan bijvoorbeeld inhouden dat er schermen worden geplaatst rondom de granulaatvlakten en de dieren worden weggevangen (conform de richtlijnen in Bij12). Deze werkzaamheden worden uitgevoerd in het actieve seizoen van de soorten, waarin uitgesloten is dat ingegraven exemplaren of eieren aanwezig zijn in de granulaatvlakten.
De dan ontstane zandvlakken worden aan de natuur overgelaten voor verdere successie.

Vestiging Overijssel 038 - 78 20 540
Wilhelm Röntgenstraat 7a zwolle@econsultancy.nl
8013 NE Zwolle www.econsultancy.nl

8. Relatie verleende ontheffing

> 8. Voor het circuitpark is op 23 augustus 2019 een ontheffing (kenmerk OD.288168) verleend voor de rugstreeppad en zandhagedis. U dient de relatie tussen de huidige ontheffingsaanvraag en de ontheffing van 23 augustus 2019 inzichtelijk te maken.

De ontheffing van 23 augustus 2019 zag toe op noodzakelijke aanpassingen van het circuitterrein voor het organiseren van Formule 1 races.

De huidige ontheffing gaat over het halfverharden van een aantal van deze locaties rond het circuit en de opbouw en afbraak van de tijdelijke tribunes aldaar gedurende een periode van 5 jaar. Deze locaties zijn onder de ontheffing van 23 augustus 2019 geschikt gemaakt voor het plaatsen van tribunes. Onder deze ontheffing (van 23 augustus 2019) zijn deze terreindelen gevlakt zodat er zandvlakken zijn ontstaan welke voor de locaties 4, 6, 7 en 14 zijn voorzien van halfverharding. Op deze halfverharding zullen jaarlijks tijdelijke tribunes geplaatst worden.

9. Verstoren

> 9. U heeft ontheffing aangevraagd voor de verboden als genoemd in artikel 3.5, lid 1, voor het opzettelijk vangen van de rugstreeppad en zandhagedis en artikel 3.5, lid 2 van de Wnb, voor het opzettelijk verstoren van de rugstreeppad en zandhagedis. U heeft geen ontheffing aangevraagd voor artikel 3.5, lid 4 van de Wnb, voor het beschadigen of vernielen van voortplantings- of rustplaatsen van de rugstreeppad en zandhagedis. U dient te onderbouwen waarom ontheffing van dit verbod niet nodig is, of u dient tevens ontheffing van dit verbod aan te vragen.

Bij deze breiden wij graag de aanvraag uit naar een aanvraag voor een ontheffing op grond van artikel 3.5 lid 4 van de Wnb. De bovenstaande onderbouwing van de aanvaardbaarheid van de ingreep vanuit ecologisch perspectief, is naar wij menen overeenkomstig van toepassing op het de aanvraag om een ontheffing van het verbod uit artikel 3.5 lid 4 van de Wnb. U kunt die onderbouwing dus mede beschouwen als een onderbouwing van deze uitbreiding van de aanvraag.

Gedurende het aanbrengen van het granulaat en de instandhouding daarvan is geen leefgebied verstoord of beschadigd aangezien de uitgangssituatie (lege zandvlakte) geen leefgebied betreft vanwege het ontbreken van beschutting, foerageer- en voortplantingsmogelijkheden.
Bij het op termijn verwijderen van het granulaat kan dit echter wel het geval zijn. Dan zullen voorafgaand aan het verwijderen van het granulaat deze terreindelen natuurwaardevrij gemaakt worden. Indien zich inmiddels leefgebied heeft ontwikkeld voor soorten als de zandhagedis of rugstreeppad, dan zal dat door middel van het in schermen plaatsen van de granulaatvlakten en het wegvangen van alle aanwezige exemplaren (conform de richtlijnen in Bij12) deze gebieden natuurwaarde vrij gemaakt worden. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd in het actieve seizoen van de soorten, waarin uitgesloten is dat ingegraven exemplaren of eieren aanwezig zijn in de granulaatvlakten.
Indien zich dan rust en voortplantingsmogelijkheden voor de zandhagedis hebben ontwikkeld zal de aangevraagde ontheffing uitgebreid moeten worden met artikel 3.5, lid 4 van de Wnb. Aangezien de voortgaande successie niet te voorspellen is wordt hierbij de aanvraag voor de ontheffing uitgebreid met de aanvraag voor ontheffing voor de zandhagedis voor artikel 3.5, lid 4 van de Wnb. Het is niet uitgesloten dat op de granulaatvlakten voortplantingsmogelijkheden voor de rugstreeppad ontstaan.

Bijlage 1 Controle ondergrond en stophout

Demonteerbare tribunes
Formule 1 te Zandvoort

Controle ondergrond en stophout

Werknummer	: 220504
Datum	: 6 maart 2020/19 maart 2020
Berekend	: [redacted]
Status	: Definitief

B.V. ADVIESBURO OPZEELAND

BETON-, STAAL- EN HOUTKONSTRUKTIES

Burg. van Houtplein 43
Postbus 78
5250 AB, Vlijmen
Tel: 073 - 51 146 92
Fax: 073 - 51 141 30
e-mail: adviesburo@opzeeland.com

INHOUDSOPGAVE:

1. Inleiding 3

2. Voorschriften.....4

3. Materialen.....4

4. Controle stophout.....5

5. Ondergrond 13

6. Conclusie 14

1. Inleiding

Voor de Formule 1 die in mei 2020 plaatsvindt in Zandvoort, worden een aantal tijdelijke demonteerbare tribunes geplaatst. De verschillende tribunes worden langs het circuit geplaatst. Deze tribunes bestaan uit een groot aantal kolommen, die elk een stukje van de belasting naar de ondergrond afdragen. Om de lasten te spreiden wordt onder ieder punt een stalen spindel geplaatst en vervolgens het stophout.

Met deze berekening wordt het stophout gecontroleerd en wordt aangegeven wat de maximale puntlast mag zijn die het hout kan hebben. Tevens wordt gekeken naar de ondergrond. Hierin is de laag van het asfaltpuin meegenomen. Deze heeft een positieve bijdrage aan de hoeveelheid belasting die kan worden opgenomen.

2. Voorschriften

De volgende normen en voorschriften zijn van toepassing inclusief nationale bijlagen:

- NEN-EN 1990 – Grondslagen van het constructief ontwerp
- NEN-EN 1991 – Belastingen op constructies
- NEN-EN 1995 – Houtconstructies
- NEN-EN 13200-6 – Toeschouwersaccomodaties

3. Materialen

Voor het stophout wordt een berken multiplex (betonplex) plaat toegepast in verschillende afmetingen. De meest gebruikte afmetingen zijn een plaat van 300x300x18 mm, 400x400x18 mm en 500x500x18mm. In onderstaande tabel zijn de verschillende eigenschappen gegeven van het toegepaste stophout.

Table 3-2. Birch plywood

	Section properties						Characteristic strength						Mean modulus of elasticity			
							Bending		Compression		Tension		Bending		Tension and compression	
Lay-up	Nominal thickness	Number of plies	t mean mm	A mm²/mm	W mm³/mm	I mm⁴/mm	$f_{m\parallel}$ N/mm²	$f_{m\perp}$ N/mm²	$f_{c\parallel}$ N/mm²	$f_{c\perp}$ N/mm²	$f_{t\parallel}$ N/mm²	$f_{t\perp}$ N/mm²	$E_{m\parallel}$ N/mm²	$E_{m\perp}$ N/mm²	$E_{t/c\parallel}$ N/mm²	$E_{t/c\perp}$ N/mm²
|—|	4	3	3.6	3.6	2.16	3.89	65.9	10.6	31.8	20.2	45.8	29.2	16471	1029	10694	6806
|—|—|	6.5	5	6.4	6.4	6.83	21.8	50.9	29.0	29.3	22.8	42.2	32.8	12737	4763	9844	7656
|—|—|—|	9	7	9.2	9.2	14.1	64.9	45.6	32.1	28.3	23.7	40.8	34.2	11395	6105	9511	7989
|—|...|—|	12	9	12.0	12.0	24.0	144	42.9	33.2	27.7	24.3	40.0	35.0	10719	6781	9333	8167
|—|...|—|	15	11	14.8	14.8	36.5	270	41.3	33.8	27.4	24.6	39.5	35.5	10316	7184	9223	8277
|—|...|—|	18	13	17.6	17.6	51.6	454	40.2	34.1	27.2	24.8	39.2	35.8	10048	7452	9148	8352
|—|...|—|	21	15	20.4	20.4	69.4	707	39.4	34.3	27.0	25.0	39.0	36.0	9858	7642	9093	8407
|—|...|—|	24	17	23.2	23.2	89.7	1041	38.9	34.4	26.9	25.1	38.8	36.2	9717	7783	9052	8448
|—|...|—|	27	19	26.0	26.0	113	1465	38.4	34.5	26.8	25.2	38.7	36.3	9607	7893	9019	8481
|—|...|—|	30	21	28.8	28.8	138	1991	38.1	34.6	26.7	25.3	38.5	36.5	9519	7981	8993	8507
|—|...|—|	35	25	34.4	34.4	197	3392	37.6	34.7	26.6	25.4	38.4	36.6	9389	8111	8953	8547
|—|...|—|	40	29	40.0	40.0	267	5333	37.2	34.7	26.5	25.5	38.3	36.8	9296	8204	8925	8575
|—|...|—|	45	32	44.2	44.2	326	7196	37.0	34.7	26.5	25.5	38.2	36.8	9259	8241	8914	8586
|—|...|—|	50	35	48.4	48.4	390	9448	36.8	34.8	26.4	25.6	38.1	36.9	9198	8302	8895	8605

Figuur 1: Eigenschappen materiaal; bron: 'Handbook of Finnish Plywood '

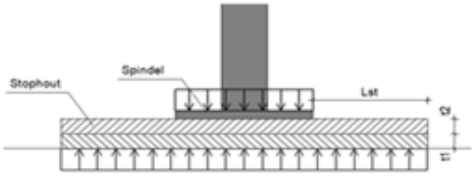
4. Controle stophout

In onderstaande tabel is te zien wat de maximale puntlasten zijn die per stophout afmeting kunnen optreden.

Afmeting stophout	Maximale puntlast
300x300x18	32,9 kN
2x300x300x18	65,7 kN
400x400x18	21,0 kN
2x400x400x18	42,1 kN
500x500x18	16,8 kN
2x500x500x18	33,5 kN
3x500x500x18	50,3 kN

Er dient rekening gehouden te worden dat de ondergrond de betreffende gronddrukken ook wel aan moet kunnen.

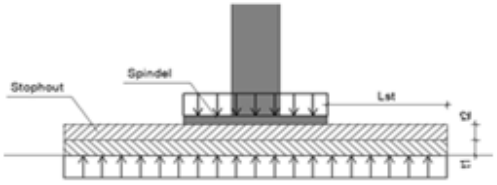
Controle stophout			300x300x18	Fd,max = 32,9 kN



Eigenschappen				
Stophout 1 "onderste laag"				
Materiaal		=	Berken multiplex	
Lengte	l1	=	300	mm
Breedte	b1	=	300	mm
Dikte	t1	=	17,6	mm
Weerstandsmoment	W1	=	51,6	mm3/mm
Buigsterkte kar.	fmk	=	34,1	N/mm2
Stophout 2 "bovenste laag"				
Materiaal		=	N.v.t.	
Lengte	l2	=	0	mm
Breedte	b2	=	0	mm
Dikte	t2	=	0	mm
Weerstandsmoment	W2	=	0,0	mm3/mm
Buigsterkte kar.	fmk	=	0	N/mm2
Stophout samenwerkend?		=	Nee	
Weerstandsmoment totaal	Wtot	=	51,6	mm3/mm
Afmetingen spindel				
Lengte	lsp	=	150	mm
Breedte	bsp	=	150	mm

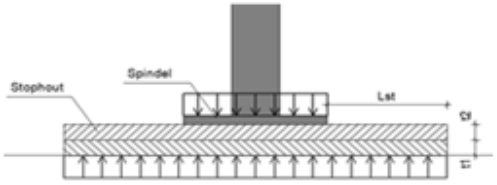
Controle stophout				
Buigsterkte kar.	fmk	=	34,10	N/mm2
Klimaatklasse		=	III	(onbeschut buitenmilieu)
Belastingduurklasse		=	Kort	
Kmod		=	0,7	
Materiaalfactor	Ym	=	1,2	
Buigsterkte rekenwaarde	fmd	=	19,89	N/mm2
Lengte uitkraging	Lst	=	75	mm
Maximaal moment	Md,max	=	1027	Nmm/mm
Maximale gronddruk	σd	=	365,1	kN/m2
Oppervlakte	Ast	=	0,090	m2
Maximaal opneembare puntlast	Fd	=	32,9	kN

Controle stophout			**2x300x300x18**	**Fd,max = 65,7 kN**



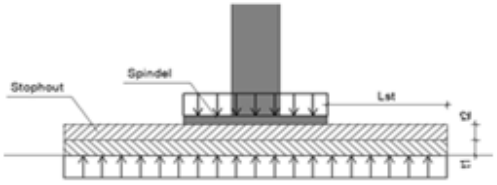
Eigenschappen				
Stophout 1 "onderste laag"				
Materiaal		=	Berken multiplex	
Lengte	l1	=	300	mm
Breedte	b1	=	300	mm
Dikte	t1	=	17,6	mm
Weerstandsmoment	W1	=	51,6	mm3/mm
Buigsterkte kar.	fmk	=	34,1	N/mm2
Stophout 2 "bovenste laag"				
Materiaal		=	Berken multiplex	
Lengte	l2	=	300	mm
Breedte	b2	=	300	mm
Dikte	t2	=	17,6	mm
Weerstandsmoment	W2	=	51,6	mm3/mm
Buigsterkte kar.	fmk	=	34,1	N/mm2
Stophout samenwerkend?		=	Nee	
Weerstandsmoment totaal	Wtot	=	103,3	mm3/mm
Afmetingen spindel				
Lengte	lsp	=	150	mm
Breedte	bsp	=	150	mm
Controle stophout				
Buigsterkte kar.	fmk	=	34,10	N/mm2
Klimaatklasse		=	III	(onbeschut buitenmilieu)
Belastingduurklasse		=	Kort	
Kmod		=	0,7	
Materiaalfactor	Ym	=	1,2	
Buigsterkte rekenwaarde	fmd	=	19,89	N/mm2
Lengte uitkraging	Lst	=	75	mm
Maximaal moment	Md,max	=	2054	Nmm/mm
Maximale gronddruk	σd	=	730,3	kN/m2
Oppervlakte	Ast	=	0,090	m2
Maximaal opneembare puntlast	Fd	=	65,7	kN

Controle stophout				**400x400x18 Fd,max = 21 kN**



Eigenschappen				
Stophout 1 "onderste laag"				
Materiaal		=	Berken multiplex	
Lengte	l1	=	400	mm
Breedte	b1	=	400	mm
Dikte	t1	=	17,6	mm
Weerstandsmoment	W1	=	51,6	mm3/mm
Buigsterkte kar.	fmk	=	34,1	N/mm2
Stophout 2 "bovenste laag"				
Materiaal		=	N.v.t.	
Lengte	l2	=	0	mm
Breedte	b2	=	0	mm
Dikte	t2	=	0	mm
Weerstandsmoment	W2	=	0,0	mm3/mm
Buigsterkte kar.	fmk	=	0	N/mm2
Stophout samenwerkend?		=	Nee	
Weerstandsmoment totaal	Wtot	=	51,6	mm3/mm
Afmetingen spindel				
Lengte	lsp	=	150	mm
Breedte	bsp	=	150	mm
Controle stophout				
Buigsterkte kar.	fmk	=	34,10	N/mm2
Klimaatklasse		=	III	(onbeschut buitenmilieu)
Belastingduurklasse		=	Kort	
Kmod		=	0,7	
Materiaalfactor	Ym	=	1,2	
Buigsterkte rekenwaarde	fmd	=	19,89	N/mm2
Lengte uitkraging	Lst	=	125	mm
Maximaal moment	Md,max	=	1027	Nmm/mm
Maximale gronddruk	σd	=	131,4	kN/m2
Oppervlakte	Ast	=	0,160	m2
Maximaal opneembare puntlast	Fd	=	21,0	kN

Controle stophout			**2x400x400x18**	**Fd,max = 42,1 kN**



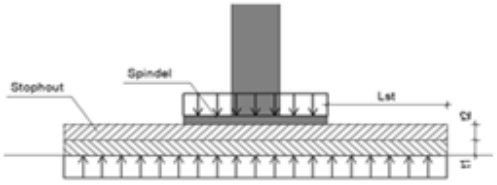
Eigenschappen

Stophout 1 "onderste laag"				
Materiaal		=	Berken multiplex	
Lengte	l1	=	400	mm
Breedte	b1	=	400	mm
Dikte	t1	=	17,6	mm
Weerstandsmoment	W1	=	51,6	mm3/mm
Buigsterkte kar.	fmk	=	34,1	N/mm2
Stophout 2 "bovenste laag"				
Materiaal		=	Berken multiplex	
Lengte	l2	=	400	mm
Breedte	b2	=	400	mm
Dikte	t2	=	17,6	mm
Weerstandsmoment	W2	=	51,6	mm3/mm
Buigsterkte kar.	fmk	=	34,1	N/mm2
Stophout samenwerkend?		=	Nee	
Weerstandsmoment totaal	Wtot	=	103,3	mm3/mm
Afmetingen spindel				
Lengte	lsp	=	150	mm
Breedte	bsp	=	150	mm

Controle stophout

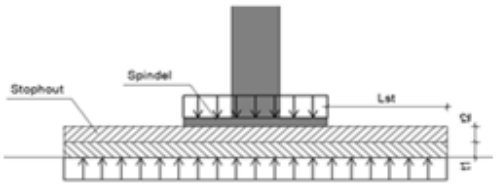
Buigsterkte kar.	fmk	=	34,10	N/mm2
Klimaatklasse		=	III	(onbeschut buitenmilieu)
Belastingduurklasse		=	Kort	
Kmod		=	0,7	
Materiaalfactor	Ym	=	1,2	
Buigsterkte rekenwaarde	fmd	=	19,89	N/mm2
Lengte uitkraging	Lst	=	125	mm
Maximaal moment	Md,max	=	2054	Nmm/mm
Maximale gronddruk	σd	=	262,9	kN/m2
Oppervlakte	Ast	=	0,160	m2
Maximaal opneembare puntlast	Fd	=	42,1	kN

Controle stophout				**500x500x18 Fd,max = 16,8 kN**

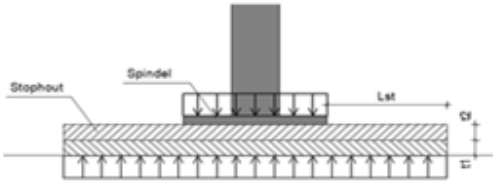


Eigenschappen				
Stophout 1 "onderste laag"				
Materiaal		=	Berken multiplex	
Lengte	l1	=	500	mm
Breedte	b1	=	500	mm
Dikte	t1	=	17,6	mm
Weerstandsmoment	W1	=	51,6	mm3/mm
Buigsterkte kar.	fmk	=	34,1	N/mm2
Stophout 2 "bovenste laag"				
Materiaal		=	N.v.t.	
Lengte	l2	=	0	mm
Breedte	b2	=	0	mm
Dikte	t2	=	0	mm
Weerstandsmoment	W2	=	0,0	mm3/mm
Buigsterkte kar.	fmk	=	0	N/mm2
Stophout samenwerkend?		=	Nee	
Weerstandsmoment totaal	Wtot	=	51,6	mm3/mm
Afmetingen spindel				
Lengte	lsp	=	150	mm
Breedte	bsp	=	150	mm
Controle stophout				
Buigsterkte kar.	fmk	=	34,10	N/mm2
Klimaatklasse		=	III	(onbeschut buitenmilieu)
Belastingduurklasse		=	Kort	
Kmod		=	0,7	
Materiaalfactor	Ym	=	1,2	
Buigsterkte rekenwaarde	fmd	=	19,89	N/mm2
Lengte uitkraging	Lst	=	175	mm
Maximaal moment	Md,max	=	1027	Nmm/mm
Maximale gronddruk	σd	=	67,1	kN/m2
Oppervlakte	Ast	=	0,250	m2
Maximaal opneembare puntlast	Fd	=	16,8	kN

Controle stophout			**2x500x500x18**	**Fd,max = 33,5 kN**



Eigenschappen				
Stophout 1 "onderste laag"				
Materiaal		=	Berken multiplex	
Lengte	l1	=	500	mm
Breedte	b1	=	500	mm
Dikte	t1	=	17,6	mm
Weerstandsmoment	W1	=	51,6	mm3/mm
Buigsterkte kar.	fmk	=	34,1	N/mm2
Stophout 2 "bovenste laag"				
Materiaal		=	Berken multiplex	
Lengte	l2	=	500	mm
Breedte	b2	=	500	mm
Dikte	t2	=	17,6	mm
Weerstandsmoment	W2	=	51,6	mm3/mm
Buigsterkte kar.	fmk	=	34,1	N/mm2
Stophout samenwerkend?		=	Nee	
Weerstandsmoment totaal	Wtot	=	103,3	mm3/mm
Afmetingen spindel				
Lengte	lsp	=	150	mm
Breedte	bsp	=	150	mm
Controle stophout				
Buigsterkte kar.	fmk	=	34,10	N/mm2
Klimaatklasse		=	III	(onbeschut buitenmilieu)
Belastingduurklasse		=	Kort	
Kmod		=	0,7	
Materiaalfactor	Ym	=	1,2	
Buigsterkte rekenwaarde	fmd	=	19,89	N/mm2
Lengte uitkraging	Lst	=	175	mm
Maximaal moment	Md,max	=	2054	Nmm/mm
Maximale gronddruk	σd	=	134,1	kN/m2
Oppervlakte	Ast	=	0,250	m2
Maximaal opneembare puntlast	Fd	=	33,5	kN

Controle stophout			**3x500x500x18**	**Fd,max = 50,3 kN**	
					
Eigenschappen					
Stophout 1 "onderste laag"					
Materiaal		=	Berken multiplex		
Lengte	l1	=	500	mm	
Breedte	b1	=	500	mm	
Dikte	t1	=	17,6	mm	
Weerstandsmoment	W1	=	51,6	mm3/mm	
Buigsterkte kar.	fmk	=	34,1	N/mm2	
Stophout 2 "bovenste laag"	2x uitvoeren				
Materiaal		=	Berken multiplex		
Lengte	l2	=	500	mm	
Breedte	b2	=	500	mm	
Dikte	t2	=	17,6	mm	
Weerstandsmoment	W2	=	103,3	mm3/mm	x 2
Buigsterkte kar.	fmk	=	34,1	N/mm2	
Stophout samenwerkend?		=	Nee		
Weerstandsmoment totaal	Wtot	=	154,9	mm3/mm	
Afmetingen spindel					
Lengte	lsp	=	150	mm	
Breedte	bsp	=	150	mm	
Controle stophout					
Buigsterkte kar.	fmk	=	34,10	N/mm2	
Klimaatklasse		=	III	(onbeschut buitenmilieu)	
Belastingduurklasse		=	Kort		
Kmod		=	0,7		
Materiaalfactor	Ym	=	1,2		
Buigsterkte rekenwaarde	fmd	=	19,89	N/mm2	
Lengte uitkraging	Lst	=	175	mm	
Maximaal moment	Md,max	=	3081	Nmm/mm	
Maximale gronddruk	σd	=	201,2	kN/m2	
Oppervlakte	Ast	=	0,250	m2	
Maximaal opneembare puntlast	Fd	=	50,3	kN	

5. Ondergrond

Aan de hand van het rapport van Geobest (38606-N002-V1-TGI d.d.: 18-12-2019) kan bepaald worden wat de grond kan hebben aan belastingen.

De toegepaste dekking van de 'poeren' is 0,0m. De spindels met stophout worden immers op de grond geplaatst. In dat geval kan de zandgrond een kracht weerstaand van ca. 80 kN/m2.

Op deze 'zwakke' zandgrond, die in lagen van 30cm verdicht is, wordt een laag asfaltpuin toegepast van 25cm dik. Dit asfaltpuin is afkomstig van de oude circuitbaan. Deze laag wordt goed verdicht en kan de capaciteit van de ontstane gronddruk vergroten. In de aanvullende berekening van Geobest (38606-N003-V1-HEN d.d.: 27-01-2020) wordt aangetoond dat de asfaltpuinlaag als voldoende verdicht mag worden beschouwd.

Een vereenvoudigde belastingspreiding mag toegepast worden, waarbij de belasting zich onder de strook spreidt met de verhouding 2:1. Met dit uitgangspunt kunnen de afmetingen van de bovenbelasting verkleind worden met de dikte van de laag asfaltpuin.

Voor de verschillende varianten stophout resulteert dit in de volgende waardes:

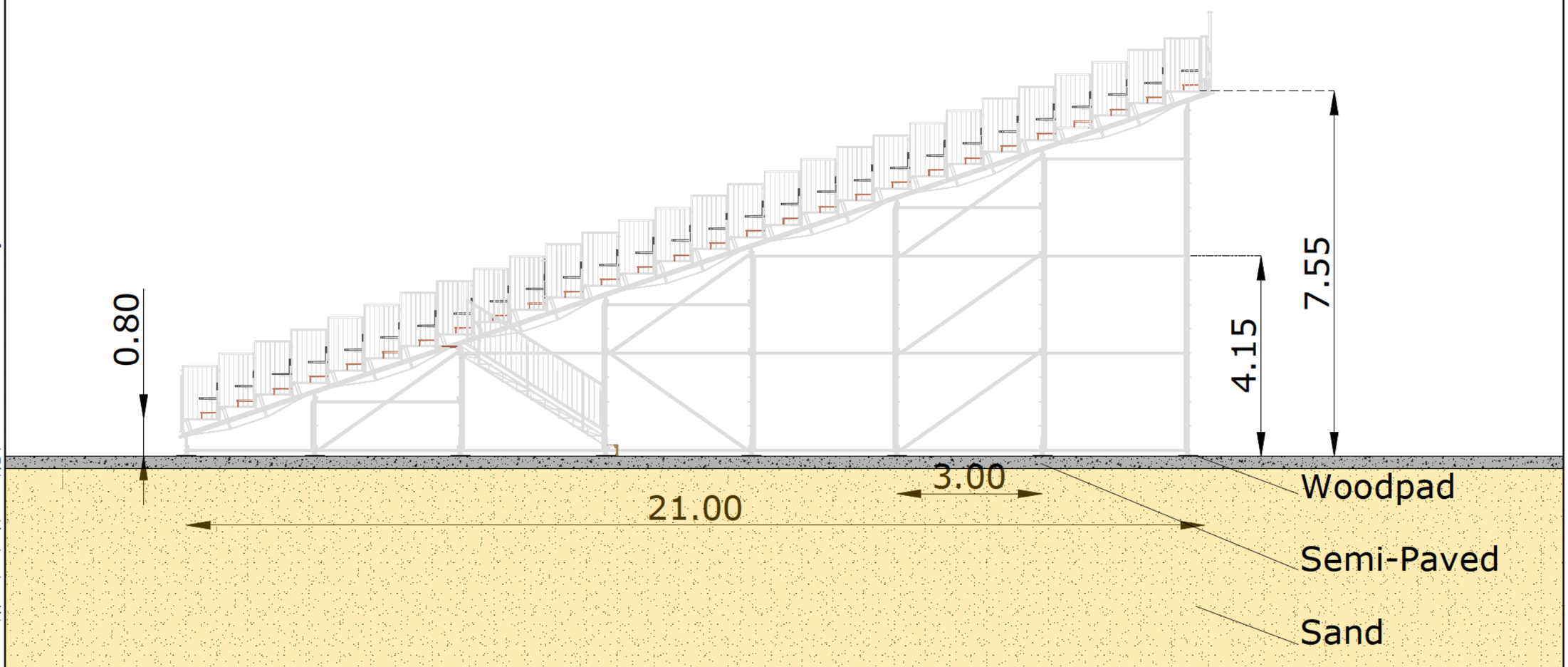
Afmeting stophout	**Opp.t.p.v. zandgrond**	**Gronddruk zandgrond**	**Gronddruk stophout**	**Max.puntlast**
[mm]	[m2]	[kN/m2]	[kN/m2]	[kN]
300x300	0.303	80	269	24.2
400x400	0.423	80	211	33.8
500x500	0.563	80	180	45.0

6. Conclusie

Uit hoofdstuk 4 en 5 kunnen de volgende afmetingen afgeleid worden:

Maximale puntlast	**Minimale afmeting onderste laag stophout**	**Aantal lagen**
[kN]	[mm x mm]	[-]
0 – 24,2	300x300	1 laag
24,3 – 33,8	400x400	2 lagen
33,9 – 45,0	500x500	3 lagen

Bijlage 2 Dwarsdoorsnede constructie



NOTES

NOTES

PROJECT

DGP20-ZDV DUTCH GRAND PRIX

PROJECT TITLE

TERRAIN

DRAWING TITLE

SUBSURFACE

SUBJECT TITLE

PROJECT DETAILS

CLIENT	DGP
COUNTRY	THE NETHERLANDS
CITY	ZANDVOORT
VENUE	ZANDVOORT CIRCUIT
SHOW DATE	BTA
PROD. MGR.	HENDRIKS & VERHAAF
DRAWN BY	[redacted]

DRAWING

VIEW	DEFAULT
VERSION	v
DATE	240620
PAPER SIZE	A3L
SCALE	Custom
UNITS	METRIC

DRAWING STATUS

CONFIDENTIAL

C:\Users\Gebruiker\AppData\Local\Temp\BricsCAD\bp_0\DGP20-ZDV Grandstand G11B v.200624.dwg

Bijlage 3 Notitie fundering op staal

NOTITIE

Project	:	**Tribune Circuit Zandvoort aan de Burg. Van Alphenstraat 108 te Zandvoort**
Betreft	:	Fundering op staal tribunes
Projectnummer	:	02P015574
Documentnummer	:	02P015574-adv-01
Datum	:	30 juni 2020
Opgesteld door	:	[redacted]
Gezien	:	[redacted]
Versie	:	1.0
Opdrachtgever	:	Circuit Zandvoort
Verzonden aan	:	[redacted]

1 INLEIDING

Ten behoeve de toekomstige Formule 1 Grand Prix op Circuit Zandvoort worden tijdelijke tribunes geplaatst. Het voornemen is om deze tribunes op staal te funderen, hiertoe is reeds een funderingsconstructie aangebracht bestaande uit halfverharding van freesasfalt.
Circuit Zandvoort heeft ons bureau verzocht te beoordelen of het mogelijk is de tribunes ook op staal te funderen op de natuurlijke bodemopbouw, zonder additionele funderingsconstructie.

2 PROJECTGEGEVENS

2.1 Verstrekte informatie

Binnen het kader van de opdracht konden we beschikken over de volgende informatie:

[1] Formula 1 Heineken Dutch Grand Prix, DGP20-ZDV Dutch Grand Prix, Terrain, Subsurface, version v, d.d. 24 juni 2020.
[2] Geobest, Tijdelijke tribunes circuit Zandvoort, kenmerk 38606-N002-V1-TGI, d.d. 18 december 2019.
[3] Geobest, Tijdelijke tribunes PA2 circuit Zandvoort, kenmerk 38606-N003-V1-HEN, d.d. 27 januari 2020.
[4] Opzeeland, Demonteerbare tribunes Formule 1 te Zandvoort, controle ondergrond en stophout, werknummer 220504, 19 maart 2020.

2.2 Projectomschrijving

Er zijn tijdelijke tribunes voorzien op het circuit. Deze tribunes hebben een breedte van ca. 21 m en een hoogte van ca. 7,5 m. De onderlinge afstand tussen de steunpunten van de tribunes bedraagt 3 m [1]. Volgens [4] bedraagt de puntlast per steunpunt 16,8 à 65,7 kN.
De belasting uit het steunpunt wordt via stophout naar de ondergrond overgedragen. Dit stophout kan worden beschouwd als een funderingspoer en heeft een afmeting van 0,3 x 0,3 m^2 à 0,5 x 0,5 m^2. Om de belasting op te nemen is reeds een funderingconstructie aangebracht van verdicht freesasfalt, volgens [4] heeft de funderingsconstructie een dikte van 0,25 m.

2.3 Bodemopbouw

In [2] zijn de resultaten van een geotechnisch onderzoek gepresenteerd dat op de projectlocatie is uitgevoerd. Dit onderzoek heeft bestaan uit een aantal sonderingen. Met het onderzoek is een bodemopbouw aangetroffen bestaande uit zand met een variërende pakking. Tot een diepte van ca. 0 m + NAP heeft het zand een losse pakking. Hieronder neemt de vastheid van het zandpakket toe tot matig/vast.
Vanaf ca. 5 m – NAP neemt de vastheid iets af en zijn tevens plaatselijk dunne zandhoudende kleilaagjes aangetroffen.

2.4 Grondwater

De gemiddeld hoge grond waterstand op de projectlocatie bedraagt naar verwacht 1,5 m + NAP.

INPIJN-BLOKPOEL Ingenieursbureau
Postbus 94
5690 AB SON EN BREUGEL

T 0499-471792
F 0499-477202
E post@inpijn-blokpoel.com

3 FUNDERING

3.1 Inleiding

In het huidige ontwerp is voor de steunpunten een fundering op staal voorzien bestaande uit poeren van stophout en 0,25 m freesasfalt dat op de natuurlijke bodemopbouw wordt aangebracht. De puntlasten worden uit de constructie via het stophout en freesasfalt naar de ondergrond overgebracht.
In het volgende wordt op basis van de beschikbare gegevens beoordeeld op de steunpunten via het stophout ook direct op de natuurlijke ondergrond kunnen worden aangebracht of dat er zonder meer een aanvullende funderingsconstructie benodigd is. Binnen dit kader wordt een berekening gemaakt van het draagvermogen van de ondergrond.

3.2 Uitgangspunten

3.2.1 Algemeen

- Projectgegevens zoals beschreven in hoofdstuk 2.
- Situering nieuwbouw zoals weergegeven op situatietekening.
- Resultaten grondonderzoek rapport [1].
- Het project is ingedeeld in Geotechnische Categorie 2.
- Funderingselementen worden verticaal centrisch op druk belast.
- De berekening van de draagkracht op druk en de vervorming van de funderingselementen is gebaseerd op NEN 9997-1:2017 (geotechnisch ontwerp van constructies).
- Er is in dit rapport van uitgegaan dat het aanlegniveau van de fundering op 7,2 m + NAP zal komen te liggen, overeenkomstig [2].
- Er wordt aangenomen dat beneden het aanlegniveau de oorspronkelijke, op natuurlijke wijze gesedimenteerde bodemopbouw aanwezig is.
- De belasting wordt via funderingselementen (stophout) naar de ondergrond overgebracht. Het stophout worden in voorliggend document beschouwd als een poer.
- De poeren worden direct op maaiveld aangebracht, er is derhalve geen gronddekking aanwezig naast de poer.

3.2.2 Grondwaterstand

Voor de berekening van het draagvermogen is in de berekening uitgegaan van een gemiddeld hoge grondwaterstand van 1,5 m + NAP.

3.2.3 Bodemopbouw

- De bodemopbouw is geschematiseerd aan de hand van de sonderingen. Op basis hiervan is één maatgevend bodemprofiel gekozen.
- De bodemeigenschappen zijn bepaald op basis van tabel 2.b van NEN 9997-1+C2:2017 in combinatie met een analyse van de resultaten van het geotechnisch veldonderzoek.
- De bodemopbouw bestaat hoofdzakelijk uit duinzand. De ervaring van ons bureau is dat de hoek van inwendige wrijving van duinzand, als gevolg van de korrelvorm, relatief laag kan zijn. Om deze reden is derhalve in afwijking van tabel 2.b gekozen voor een iets lagere hoek van inwendige wrijving.

Tabel 1. Schematisering bodemopbouw en –eigenschappen t.b.v. draagkracht berekening.

Laag	Grondsoort	Bovenzijde [m tov NAP]	Onderzijde [m tov NAP]	γ'_d / γ'_s [kN/m³]	φ' [°]	c' [kN/m²]	c_u [kN/m²]	C_c [-]
1	Zand, los	+7,2	+0,0	17/19	27,5	0	0	0,02
2	Zand, matig/vast	+0,0	-5,0	18/20	32,5	0	0	0,01

γ'_d / γ'_s : Aardvochtig/nat volumiek gewicht
φ' : Hoek van inwendige wrijving
c' : Cohesie
c_u : Ongedraineerde schuifsterkte
C_c : Primaire samendrukkingsindex

3.3 Draagkracht

De rekenwaarde van de verticale belasting op een funderingselement moet kleiner zijn dan de draagkracht van de ondergrond ($V_d \leq R_{v;d}$). In de onderstaande tabellen is voor een aantal funderingsafmetingen de maximale draagkracht weergegeven.

Tabel 2. Rekenwaarde maximale funderingsdruk en draagkracht poeren.

Poerafmeting [m x m]	Funderingsdruk $\sigma_{max;d}$ [kN/m^2]	Draagkracht $R_{v;d}$ [kN]	Maximale puntlast [kN]	Toets
0,3 x 0,3	13	1	65,7	Voldoet niet
0,4 x 0,4	18	3	65,7	Voldoet niet
0,5 x 0,5	22	5	65,7	Voldoet niet
0,6 x 0,6	26	9	65,7	Voldoet niet
0,7 x 0,7	31	15	65,7	Voldoet niet
0,8 x 0,8	35	22	65,7	Voldoet niet
0,9 x 0,9	40	32	65,7	Voldoet niet
1,0 x 1,0	44	44	65,7	Voldoet niet
1,1 x 1,1	48	58	65,7	Voldoet niet
1,2 x 1,2	53	76	65,7	Voldoet
1,3 x 1,3	67	96	65,7	Voldoet
1,4 x 1,4	61	120	65,7	Voldoet
1,5 x 1,5	66	148	65,7	Voldoet

Voor de berekening van het draagvermogen wordt verwezen naar bijlage A.

3.4 Conclusie

In voorliggende notitie is het draagvermogen van natuurlijke ondergrond bepaald van op staal gefundeerde steunpunten van tijdelijke turbines. Uit de berekening blijkt dat om de maximale puntlast van 65,7 kN op te nemen een funderingsoppervlak benodigd is van minimaal 1,2 x 1,2 m^2 per steunpunt.

In de huidige situatie is stophout voorzien met een afmeting van 0,3 x 0,3 à 0,5 x 0,5 m^2. Deze afmeting is te gering om het benodigde draagvermogen op te nemen indien deze direct op de natuurlijke bodemopbouw worden aangebracht. In de situatie dat wordt gekozen om de tribunes direct op de natuurlijke ondergrond te plaatsen is voor de hoogste puntlasten stophout nodig met een afmeting van 1,2 x 1,2 m^2. In de praktijk is een oplossing met stophout van deze afmeting niet toepasbaar, er is namelijk een voldoende stijf funderingselement benodigd om de belasting te spreiden.
Als alternatief kan worden gekozen voor betonnen funderingselementen zoals bijvoorbeeld prefab betonnen platen (stelconplaten). Hierbij dient er rekening te worden gehouden met de onderlinge afstand tussen de steunpunten. Volgens [1] bedraagt deze afstand 3 m, bij een poerafmeting van 1,2 x 1,2 m^2 is er slechts een beperkte ruimte aanwezig tussen de poeren.
Een tweede alternatief is het aanbrengen van een stijve verhardingslaag op de natuurlijke ondergrond. Door de verhardingslaag wordt de belasting extra gespreid en het draagvermogen verhoogd zodat kan worden volstaan met kleinere fuinderingsafmetingen. Bijkomend voordeel van dit alternatief is de verbeterende begaanbaarheid van het terrein. Voor de verhardingslaag kan worden gedacht aan een laag freesasfalt (zoals reeds uitgevoerd) of hydraulische menggranulaat van voldoende dikte.

BIJLAGEN

A) Berekening fundering op staal

Bijlage A

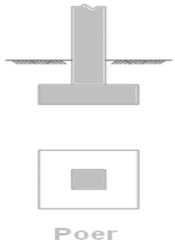
INPIJN-BLOKPOEL Ingenieursbureau
Postbus 94
5690 AB SON EN BREUGEL

T 0499-471792
F 0499-477202
E post@inpijn-blokpoel.com

Uitgangspunten berekening fundering op staal

Belastingen
Verticaal, centrisch

Constructie fundering
Funderingtype : poeren
Funderingsafmetingen : zie rekentabellen
Aanlegniveau fundering : 7,20 m + NAP
Gronddekking : t = 0,00 m



Grondwaterstand (aanname)
Voor berekening draagkracht : 1,50 m + NAP
Voor berekening zetting : 1,30 m + NAP

Bodemopbouw en grondparameters

Laag nr.	Grondsoort	Onderzijde laag [m tov NAP]	Laagdikte [m]	γ_k [kN/m^3]	$\gamma_{sat;k}$ [kN/m^3]	ϕ_k [°]	c'_k [kN/m^2]	$c_{u;k}$ [kN/m^2]	$C_{c;k}$ [-]
1	zand	7,20	0,00	17,0	19,0	27,5	0,00	0,00	0,02
2	zand	0,00	7,20	17,0	19,0	27,5	0,00	0,00	0,02
3	zand	--	--	18,0	20,0	32,5	0,00	0,00	0,01

Voor de berekening van de draagkracht is aangenomen dat er binnen het invloedsgebied van de fundering geen sprake is van bodemlagen waarin als gevolg van de belasting, wateroverspanningen aanwezig zijn. Met andere woorden er is sprake van een zogenaamde "gedraineerde situatie".

Partiële factoren voor grondparameters
$\gamma_{\phi'}$ = 1,15
γ_{γ} = 1,10
$\gamma_{c'}$ = 1,60

Uitgangspunten berekening fundering op staal

Berekening draagkracht

De draagkracht van de ondergrond wordt berekend op basis van evenwichtsvergelijkingen.
De van toepassing zijnde evenwichtsvergelijking, is afhankelijk van de bodemopbouw, de bodemeigenschappen en het al dan niet aanwezig zijn van wateroverspanningen binnen de invloedsdiepte van de fundering.
Onder de gegeven uitgangspunten geldt dat de volgende evenwichtsvergelijking van toepassing is.

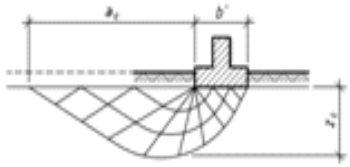
1) Gedraineerde evenwichtsvergelijking toegepast op aanlegniveau (i)

In dit geval is gedraineerde evenwichtsvergelijking toegepast op aanlegniveau maatgevend.

Resultaten berekening fundering op staal

Draagkracht volgens gedraineerde evenwichtsvergelijking toegepast op aanlegniveau

Tussen het aanlegniveau en de invloedsdiepte van de fundering bevinden zich bodemlagen met relatief beperkte inwendige wrijvingshoekverschillen ($\phi_{max} - \phi_{min} \leq 6°$).
Aangenomen dat er geen sprake is van bodemlagen met wateroverspanningen, is de draagkracht berekend op basis van de gedraineerde evenwichtsvergelijking (i).

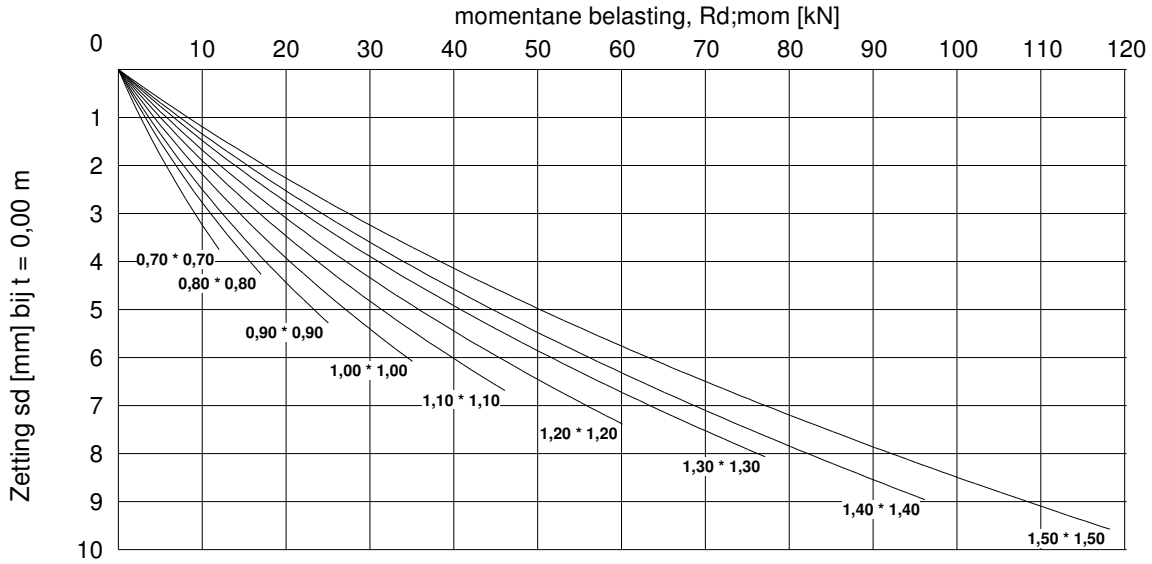


Poerafmeting B * L [m * m]	Maximale funderingsdruk aanlegniveau $\sigma'_{max;d}$ [kN/m^2] t = 0 m	Draagkracht op aanlegniveau R_d [kN] t = 0 m
0,30 * 0,30	13	1
0,40 * 0,40	18	3
0,50 * 0,50	22	5
0,60 * 0,60	26	9
0,70 * 0,70	31	15
0,80 * 0,80	35	22
0,90 * 0,90	40	32
1,00 * 1,00	44	44
1,10 * 1,10	48	58
1,20 * 1,20	53	76
1,30 * 1,30	57	96
1,40 * 1,40	61	120
1,50 * 1,50	66	148 *

* voor deze situatie is een voorbeeldberekening toegevoegd.

Resultaten berekening fundering op staal

Zetting poeren



Beddingscoëfficiënt poeren

Poerafmeting B * L [m * m]	Beddingscoëfficiënt bij t = 0 m [kN/m^3]	
	$k_{v;rep;stat}$	$k_{v;d;stat}$
0,30 * 0,30	10000	8000
0,40 * 0,40	7000	6000
0,50 * 0,50	6000	4500
0,60 * 0,60	5000	4000
0,70 * 0,70	5000	3500
0,80 * 0,80	4500	3500
0,90 * 0,90	4500	3500
1,00 * 1,00	4500	3500
1,10 * 1,10	4000	3500
1,20 * 1,20	4000	3000
1,30 * 1,30	4000	3000
1,40 * 1,40	4000	3000
1,50 * 1,50	4000	3000

Voorbeeldberekening - poer

Uitgangspunten berekeningen poer

breedte	B	=	1,50 m
lengte	L	=	1,50 m
dikte	d	=	0,20 m
gronddekking	t	=	0,00 m

Beschrijving berekeningen

Voor de berekening van de draagkracht is aangenomen dat er binnen het invloedsgebied van de fundering geen sprake is van bodemlagen waarin als gevolg van de belasting, wateroverspanningen aanwezig zijn. Met andere woorden er is sprake van een zogenaamde "gedraineerde situatie".

In het voorbeeld wordt de navolgende berekening uitgevoerd:

- gedraineerde evenwichtsvergelijking toegepast op aanlegniveau

R_d = $\sigma'_{max;d} * A'$
R_d : rekenwaarde weerstand tegen de belasting loodrecht op het funderingsoppervlak in kN
$\sigma'_{max;d}$: rekenwaarde funderingsdruk op effectief funderingsoppervlak in kN/m^2
A' : effectief funderingsoppervlak in m^2

voor de gedraineerde toestand

$\sigma'_{max;d} = c'_{gem;d}N_c s_c i_c b_c \lambda_c + \sigma'_{v;z;d}N_q s_q i_q b_q \lambda_q + 0{,}5\gamma'_{gem;d} b' N_\gamma s_\gamma i_\gamma b_\gamma \lambda_\gamma$

bijdrage cohesie | bijdrage gronddekking | bijdrage gewicht bodem waarop wordt aangelegd

A' = b' * l'

Gedraineerde evenwichtsvergelijking toegepast op aanlegniveau

Tussenresultaten

effectieve breedte	b'	=	1,50 m
effectieve lengte	l'	=	1,50 m
effectieve funderingsoppervlak	A'	=	2,25 m^2
effectieve hoek van inwendige wrijving	ϕ'_k	=	27,5 °
invloedsdiepte conform tabel 6.a	z_e	=	2,2 m
gewogen effectieve cohesie	$c'_{gem;d}$	=	0,0 kPa
verticale korrelspanning aanlegniveau	$\sigma'_{v;z;0;d}$	=	0,0 kN/m^2 (bij t = 0,00 m)
gewogen effectief volumiek gewicht	$\gamma'_{gem;d}$	=	15,5 kN/m^3
rekenwaarde effectieve wrijvingshoek	$\phi'_{gem;d}$	=	24,4 °

draagkrachtfactoren	N_c = 19,8	N_q = 10,0	N_γ = 8,1
vormfactoren	s_c = 1,5	s_q = 1,4	s_γ = 0,7
factor helling aanlegniveau	b_c = 1,0	b_q = 1,0	b_γ = 1,0
factor helling maaiveld	λ_c = 1,0	λ_q = 1,0	λ_γ = 1,0

Resultaten (gedraineerde evenwichtsvergelijking toegepast op aanlegniveau)

funderingsdruk	$\sigma'_{max;d}$	= 0 + 0 + 66 = 66 kN/m^2
rekenwaarde maximale draagkracht	R_d	= 148 kN

Toelichting

Toelichting bodemopbouw en grondparameters

subscript, k	: representatieve / karakteristieke waarde	
subscript, d	: rekenwaarde (design)	
volumiek gewicht bij natuurlijk vochtgehalte	: γ	[par. 2.4]
verzadigd volumiek gewicht	: γ_{sat}	[par. 2.4]
effectieve hoek van inwendige wrijving	: ϕ'	
cohesie	: c'	[par. 2.4]
ongedraineerde schuifsterkte	: c_u	
primaire samendrukkingsindex	: C_c	[par. 2.4]
secundaire samendrukkingsindex	: C_α	[par. 2.4]
poriëngetal	: e	[par. 2.4]
dikte laag, j	: d_j	[par. 2.4]

Partiële factoren voor grondparameters [par. 1.6]

voor de hoek van inwendige wrijving (tan ϕ')	: $\gamma_{\phi'}$	[A.3.2, tabel A.4a]
voor volumiek gewicht	: γ_γ	[A.3.2, tabel A.4a]
voor de effectieve cohesie	: $\gamma_{c'}$	[A.3.2, tabel A.4a]

Toelichting berekening weerstand

rekenwaarde maximale draagkracht	: $R_d = \sigma'_{max} * A'$	[par. 6.5]
maximale funderingsdruk	: $\sigma'_{max} = c'_{gem}N_c s_c i_c b_c \lambda_c + \sigma'_{v;z}N_q s_q i_q b_q \lambda_q + 0{,}5\gamma'_{gem}b'N_\gamma s_\gamma i_\gamma b_\gamma \lambda_\gamma$	[par. 6.5]
effectief funderingsoppervlak	: A' = b' * l'	
effectieve breedte	: b'	
effectieve lengte	: l'	
gewogen effectieve cohesie	: c'_{gem}	
verticale korrelspanning aanlegniveau	: $\sigma'_{v;z}$	
gewogen effectief volumiek gewicht	: γ'_{gem}	
draagkrachtfactoren	: N_c; N_q; N_γ	
vormfactoren	: s_c; s_q; s_γ	
factor helling belasting	: i_c; i_q; i_γ	
factor helling maaiveld	: λ_c; λ_q; λ_γ	
factor helling aanlegniveau	: b_c; b_q; b_γ	

Toelichting berekening zetting

totale zetting	: $s = s_1 + s_2$	[par. 6.6.2]
primaire zetting	: $s_1 = \sum C_c/(1+e) * d_j * \log((\sigma'_{v;z;0} + \Delta\sigma'_{v;z}) / \sigma'_{v;z;0})$	[par. 6.6.2]
secundaire zetting	: $s_2 = \sum C_\alpha * d_j * \log (t_\infty/t_1)$	[par. 6.6.2]

Bron

Eurocode 7-1 (NEN 9997 - 1 + C2 : 2017)

Bijlage 4 Divers kaartmateriaal (wordt nagezonden)



Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4516
Extern Zaak ID	999042
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	72
Omschrijving	Natuur: Startnotitie integraal gebiedsprogramma Laag Holland (B-agenda NLG 23-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

Gedeputeerde Staten, hoogheemraadschap, gemeenten, landbouw- en natuurorganisaties willen een gebiedsprogramma voor Laag Holland ontwikkelen, waarin gezamenlijk en integraal wordt gewerkt aan de opgaven voor een vitaal landelijk gebied: natuur, landbouw, water, bodemdaling, klimaat, recreatie en landschap. Gedeputeerde Staten hebben op 3 november 2020 de startnotitie vastgesteld. Het is de bedoeling dat het integrale gebiedsprogramma Laag Holland in 2021 wordt opgeleverd.

STARTNOTITIE INTEGRAAL GEBIEDSPROGRAMMA LAAG HOLLAND

INLEIDING

GS hebben op 19 november 2019 besloten:

“1. Een integraal gebiedsprogramma voor Laag Holland te ontwikkelen, waarin onder provinciale regie en in samenwerking met alle relevante partners wordt gewerkt aan de opgaven voor natuur, landbouw, water, bodemdaling, klimaat, recreatie en landschap.

2. Dit gebiedsprogramma aan te sturen door een nieuw in te stellen regiegroep Laag Holland onder voorzitterschap van de provincie.”

Het optuigen van dit gebiedsprogramma, de nieuwe governance structuur en het feit dat veel partners bij dit proces zijn betrokken, vergt een inzichtelijke startnotitie.

Achtereenvolgens wordt in deze startnotitie gegaan op:

1. de governance
2. het programma
3. de scope
4. de bouwstenen
5. de programmering
6. het proces
7. de financiering
8. betrekken en besluitvorming

1. DE GOVERNANCE

Het optuigen van een integraal gebiedsprogramma voor Laag Holland vergt nogal wat, vanwege drie kenmerken.

Een eerste kenmerk is de omvang van de opgaven van Laag Holland. De realisatie van het NNN en de Natura 2000-doelen (incl. het uitvoeren van herstelmaatregelen en de terugdringing van de stikstofbelasting), de verduurzaming van de landbouw, het verbeteren van de waterkwaliteit en de aanpak van de bodemdaling zijn stuk voor stuk grote opgaven, die in onderlinge samenhang moeten worden opgelost.

Een tweede kenmerk is de dynamiek van dit programma. Hoewel er nog geen uitgeschreven gebiedsprogramma is, vindt al volop uitvoering plaats in diverse deelgebieden. Dat hangt samen met de urgenties van de opgaven.

Een derde kenmerk is het grote aantal partners, dat bij het opstellen en uitvoeren van het programma betrokken is uit oogpunt van verantwoordelijkheden, grondeigendommen en participatie. Daarbij geldt dat wat lokaal kan, ook lokaal wordt georganiseerd in de verschillende deelgebieden, conform het advies-Veerman.

Het optuigen van het gebiedsprogramma vergt samenwerking en sturing. De regiegroep Laag Holland[1] is ingesteld om alle dynamiek binnen de regio Laag Holland te kanaliseren en regie te voeren over het totaal aan programma, projecten en processen. De kerntaak van de

[1] Leden van de regiegroep zijn: Provincie Noord-Holland (voorzitter), gemeenten Amsterdam, Zaanstad, Alkmaar, Purmerend, Edam-Volendam, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, LTO-Noord, agrarische natuurvereniging Water, Land & Dijken, Landschap Noord-Holland, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Natuur en Milieufederatie Noord-Holland

regiegroep Laag Holland kan worden samengevat met de drie woorden: coördineren, regisseren en afstemmen.

Doel van de regiegroep is dat elke partner -met behoud van de eigen verantwoordelijkheid- tracht om zoveel mogelijk synergie uit de samenwerking te halen en elkaar zo min mogelijk voor verrassingen te plaatsen, en via samenwerking de genoemde opgaven te realiseren.

De regiegroep stuurt op het tot stand komen van het programma en de uitvoering ervan, maar is geen autonome bestuurslaag. Belangrijke stappen in het vaststellen en in de uitvoering van het programma vergen daarom besluitvorming van de individuele bevoegde gezagen en de besturen van de landbouw- en natuurorganisaties.

2. DE SCOPE VAN HET PROGRAMMA

De geografische grens van het programma is Laag Holland. De zuidgrens is het Noordzeekanaal. De oostgrens wordt gevormd door de Markermeerdijk, incl. Marken en enkele buitendijkse natuurterreinen. De noordgrens is de Westfriese Omringdijk. In het westen is het nog even pragmatisch, afhankelijk van veen- en waterkaarten. De grens ligt ongeveer ter hoogte van de A9.

De groenblauwe opgaven (natuur, landbouw, water, bodemdaling, klimaat, landschap, incl. de bijbehorende recreatieve en toeristische opgaven) vormen de inhoudelijke begrenzing van het programma. Het programma pakt geen (binnen)stedelijke opgaven op. Het programma kent dus geen opgaven en projecten gericht op woningbouw, industrie, binnenstedelijk water, binnenstedelijk groen, binnenstedelijke bodemdaling en mobiliteit. Die onderwerpen bevinden zich in andere programma's en projecten.

Uiteraard worden -voor zover relevant- wel relaties gelegd en contacten onderhouden met die andere programma's en projecten.

3. HET PROGRAMMA

1. Voor het integrale gebiedsprogramma Laag Holland zijn de ambities zoals vastgesteld in de Omgevingsvisie NH2050 leidend. De Omgevingsvisie streeft naar een balans tussen economische groei en leefbaarheid: Bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving dienen de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind te blijven.

   Dit zijn onder andere:

   - een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland. We ontwikkelen en richten stad, land en infrastructuur klimaatbestendig en waterrobuust in.
   - het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Dit betreft bodem, water, lucht, omgevingsveiligheid, geluidbelasting en (ontwikkelingen in) de ondergrond.
   - Vergroting van de biodiversiteit in Noord-Holland, ook omdat daarmee andere ambities/doelen kunnen worden bereikt. Zoals een gezonde leefomgeving, economisch duurzame landbouw, bodem- en waterkwaliteit, aantrekkelijke verstedelijking en klimaatadaptatie.

   In de Omgevingsvisie NH2050 zijn deze (en andere ambities) nader uitgewerkt. Het programma Laag Holland wordt opgebouwd binnen deze context.

2. Het programma zet een aantal stippen op de horizon, waar naar toe wordt gewerkt met concrete activiteiten. Tot de stippen op de horizon behoren doelen/opgaven,

zoals o.a. het verhogen van de biodiversiteit, schoon oppervlaktewater en een duurzame landbouw. Enkele van die doelen zijn concreet of gaan op korte termijn concreet worden geformuleerd:

a. De realisatie van het NNN en de natuurverbindingen in 2027, met een concreet aantal nog te realiseren hectares in Laag Holland;

b. De realisatie van een reductie van de uitstoot aan broeikasgassen van 1,0 Mton CO2-eq./jaar in veengebieden door een vermindering van de bodemdaling in 2030 t.o.v. de referentieperiode 1990. Een deel hiervan dient te worden gerealiseerd in Laag Holland.

c. De realisatie van de KRW-doelen van waterlichamen in Laag Holland in 2027.

d. De realisatie van de Natura-2000 doelen (op basis van de Vogel- en Habitatrichtlijn), en daarmee samenhangend de doelen van de gebiedsgerichte aanpak stikstof. Laag Holland kent vijf Natura 2000 gebieden, waarvan vier met zo'n stikstofgevoelig habitat. Van deze vier start het tweede Natura-2000 beheerplan in 2023, met een looptijd van zes jaar (2029).

Dit zijn vier doelen met wettelijke verplichtingen met eindtermijnen in de jaren 2027-2030. Voorstel is om het programma een looptijd te geven tot 2030. Daarmee heeft het een scope waarbinnen alle wettelijke doelen dienen te zijn gerealiseerd.

3. Voorts zijn er doelen zonder wettelijke verplichtingen, maar die wel degelijk ook een urgentie hebben of randvoorwaardelijk van groot belang zijn voor Laag Holland en de Metropoolregio Amsterdam (bijv. voor het vestigingsklimaat van bedrijven, de beleving en het beheer van het landschap voor inwoners, recreanten en toeristen, het economisch verdienmodel van het landelijk gebied, natuurinclusieve landbouw enz.). Daarom dienen ook zo concreet mogelijke doelen voor landbouw, recreatie en landschap te worden geformuleerd voor 2030 met concrete activiteiten om die doelen te realiseren.

4. De realisatie van de doelen geschiedt in de deelgebieden zelf. Dé natuur, hét landschap en dé boer bestaan niet. Per deelgebied wordt samen met de partijen uit dat gebied vorm en inhoud aan de doelen gegeven, in de vorm van maatwerk. Het integrale gebiedsprogramma dient die processen in de deelgebieden te faciliteren, door het benoemen van de acties, het afgeven van het commitment en het regelen van financiering en personele inzet.

5. Het integrale gebiedsprogramma is geen blauwdruk. Dit kan ook niet, gelet op de vele actuele ontwikkelingen in het landelijk gebied. Het programma is een dynamisch product.

   De start van het opstellen van het programma is gepland medio zomer 2020. Voor het opstellen van het integraal gebiedsprogramma gaat een extern bureau worden ingehuurd.

   Vanwege de dynamiek en de urgenties van de opgaven wordt gewerkt aan een kort en krachtig programma, dat binnen één jaar gereed is. Bijsturing is nadien mogelijk via de jaarlijkse voortgangsrapportages. De projecten in de deelgebieden lopen gedurende de opbouw van het programma gewoon door.

   In schema:

maart 2020	Startfase
zomer 2020	Vaststellen startnotitie Start opstellen van integraal gebiedsprogramma

zomer 2021	Oplevering integraal gebiedsprogramma
eind 2021	Commitment op het gebiedsprogramma door de besturen van de individuele partners
2022	Start uitvoering integrale gebiedsprogramma 1e jaarlijkse voortgangsrapportage
2030	Einde programma

4. DE BOUWSTENEN

Om tot een goede opdrachtformulering te komen voor het programma, zijn een aantal bouwstenen voor het programma geformuleerd.

Die bouwstenen helpen:

- om samen met de partners de breedte van het programma te bepalen en dit op te nemen in de opdrachtformulering aan het extern bureau;
- om alle inhoudelijke discussies uit de periode van de gebiedscommissie niet over te gaan doen. We staan immers niet op het nulpunt. Over een aantal onderwerpen bestaat consensus;
- om de discussie over de samenwerking te kunnen voeren. De bouwstenen bepalen wie met wie en op welke onderwerpen de samenwerking dienen aan te gaan.

In 20 bouwstenen is aangegeven wat in het programma een plek dient te krijgen.

Natuur (incl. stikstofopgave)

1. De natuuropgave in het programma heeft betrekking op de realisatie van het NNN en de Natura 2000-doelen. Het programma bevat vervolgstappen op de perspectief ‘Amsterdam Wetlands’, bedoeld om de biodiversiteit in de ‘historische veengebieden’ en de ‘groeiende veengebieden’ te versterken.

2. De natuuropgave in het programma richt zich ook op het agrarisch areaal. Doel is om de biodiversiteit in de landbouwgebieden te versterken, waaronder het weidevogelhabitat. Dit kan door vernatting of andere innovaties. Gestreefd wordt naar een meer natuurinclusieve landbouw.

3. De stikstofopgave bestaat uit een korte en lange termijn doel. Op de korte termijn komt er een concreet pakket aan bronmaatregelen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, dat zorgt voor depositieruimte om de actuele behoefte aan ontwikkelruimte voor o.a. woningbouw te verkrijgen en een concreet pakket aan aanvullende herstelmaatregelen voor de gebieden. Voor de lange termijn is er een concreet pakket aan bron- en herstelmaatregelen nodig om een significante depositiedaling te bewerkstelligen en de natuur robuust te maken.

Landbouw

4. De landbouw staat voor meerdere uitdagingen. Actueel is de stikstofopgave, die ook van de landbouwsector brongerichte maatregelen vraagt om een significante depositiedaling te bewerkstelligen. Op economisch vlak dient de sector een lange termijnperspectief te blijven behouden, door een duurzaam aanbod van producten en een consumentenprijs/ waardering die daarop is gebaseerd. Bedrijven die opereren in een specifieker deelsegment van de markt zijn daar beter toe in staat. Voedsel Verbindt richt zich op veranderingen in het voedselsysteem, dat boer en burger dichter bij elkaar moet brengen. Bevordering van biologische landbouw,

kringlooplandbouw, zorg- en deeltijdlandbouw zijn belangrijk, naast blijvende innovaties in de agrarische bedrijfsvoering.

5. Ten aanzien van die innovaties zijn er grenzen aan hetgeen uit overheidsmiddelen financierbaar is (staatssteun). Voor de ontwikkeling van (marketingconcepten voor) korte ketens en regionale producten en het creëren van een afzetmarkt voor toepassingen van natte teelten dient primair te worden geput uit particulier verkregen innovatiemiddelen.

6. De behoefte aan kavelruil zal toenemen. Kavelruil heeft ten doel om agrarische bedrijven die zich primair willen toeleggen op natuur of landbouw op de juiste plaats ontwikkelruimte te bieden. Ook de schaalvergroting in de landbouw vergt kavelruilen om tot aaneengesloten bedrijvigheid te komen (efficiency, minder vervoersbewegingen, bijdrage klimaatdoelen). Het programma dient zich uit te spreken of de huidige inzet en instrumenten voor kavelruil toereikend zijn.

7. Recreatie en toerisme kunnen een aanvullende inkomstenbron zijn voor een agrarisch bedrijf en passen goed in de recreatieve/toeristische doelen van de Metropoolregio Amsterdam. Kleinschalige overnachtingsmogelijkheden en infrastructuur op agrarische bouwblokken (hooiberghutten, camperplaatsen enz.) behoort naar eigentijdse maatstaven ruimte te verkrijgen in gemeentelijke bestemmingsplannen.

8. Het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid is een belangrijke subsidiestroom/ financieringsmiddel voor de genoemde opgaven. Het op te stellen Nationaal Strategisch Plan (NSP-GLB) voor de invulling van het GLB 2021-2027 is met één jaar en wordt mogelijk met twee jaar uitgesteld. Dit uitstel biedt ons gelegenheid om te verkennen of een carboncredit-systeem voor de veenweiden en ecosysteemdiensten ter bevordering van de biodiversiteit in het GLB kunnen worden geïncorporeerd.

<u>Water, bodemdaling en klimaat</u>

9. Het feitenrelaas van HHNK levert input over het watersysteem en de zakkingen in het veenweidegebied. De gegevens en conclusies uit het nog te verschijnen rapport krijgen een plek in het gebiedsprogramma.

10. In het gebiedsprogramma worden maatregelen opgenomen om de bodemdaling te stoppen, af te remmen of zo mogelijk de veenvorming weer in gang te zetten. Hierbij wordt onder meer geput uit een rapport met de tussenresultaten van het Innovatie Programma Veen, dat in 2020 wordt opgeleverd.

11. De bodemdalingsopgave is urgent, maar niet acuut (advies Veerman). De gebieden Burkmeer, Blijkmeer en Polder Westzaan hebben onze aandacht. De uitvoering van maatregelen in de Burkmeer is onderdeel van het project VP – Laag Holland. De aanpak van de bodemdaling in de Blijkmeer is onderdeel van het gebiedsproces Waterland-Oost.

    De bodemdaling in Polder Westzaan is ongelijkmatig, vanwege het grote aantal onderbemalingen. In deze polder met de functies stad, natuur en landbouw komen vele vraagstukken samen (verbrakking, stikstofproblematiek, natuurrealisatie, klimaatadaptatie), die vragen om een versnelling van het lopende gebiedsproces.

    De kennis die we opdoen in de aandachtsgebieden kunnen we weer toepassen in de andere voor bodemdaling kwetsbare veengebieden in Laag Holland.

12. De klimaatopgave voor de veenweiden staat in het klimaatakkoord. Het betreft een reductie van de uitstoot aan broeikasgassen van 1,0 Mton CO2-eq./jaar in veengebieden door een vermindering van de bodemdaling in 2030 t.o.v. de referentieperiode 1990. Een deel hiervan dient te worden gerealiseerd in Laag

Holland. De huidige onderzoeksfase van maatregelen wordt afgerond medio 2022. Daarna vindt 'de grote uitrol' van maatregelen plaats om de tussendoelen in 2030 te kunnen bereiken.

Dit als onderdeel van het Veenplan (uitvoering van de motie van de Tweede Kamerleden Kröger en Schonis) en het Noord-Hollandse voorstel voor de besteding van de impulsgelden van het Ministerie van LNV.

Landschap

13. Bewoners, bedrijven en consumenten genieten en profiteren van het landschap (vestigingsklimaat, gezondheidsbevordering, recreatie enz.). Zij zouden financieel meer aan het landschap kunnen bijdragen vanwege deze lusten. Dit vergt primair particulier initiatief.

14. De verduurzaming van de energievoorziening (Regionale Energie Strategie – RES) vergt onder meer investeringen in zon- en windenergie. De locatiekeuzes hebben een forse impact op het landschap en de andere functies in het landelijk gebied.

15. Laag Holland koestert haar kernkwaliteiten[2], ook al zullen deze niet overal en altijd behouden kunnen worden. Er dient een nieuwe balans te worden gevonden tussen de veranderopgaven en de huidige kwaliteiten van het landschap. Specifieke aandacht vergen de UNESCO-waarden van de Stelling van Amsterdam en de Beemster. Aansluiting wordt gezocht bij het beschermingsregime van het Bijzonder Provinciaal Landschap, dit is het nieuwe beschermingsregime voor landschappelijk waardevol gebied.

Recreatie en toerisme

16. Het landschap van Laag Holland wordt door inwoners en recreanten uit de Metropoolregio zeer gewaardeerd. Laag Holland zal meer toeristen gaan ontvangen (als overloop van de stad). Om de verdere ontwikkeling en stimulering van het kleinschalige aanbod om recreanten en toeristen te kunnen blijven bedienen, zijn investeringen nodig en een betere promotie en benutting van bestaande voorzieningen (bijvoorbeeld rustpunten, sloepenvaart). Uit de provinciale Visie Recreatie en Toerisme, die in 2021 in uitvoering gaat, kunnen acties voortvloeien voor de verschillende deelgebieden in Laag Holland.

    Naast recreatief medegebruik gaat het bij recreatie om toegankelijkheid en bereikbaarheid van zowel het landschap als de recreatiegebieden. De recreatieschappen spelen hierbij een belangrijke rol.

17. Promotie dient om Laag Holland als aantrekkelijk landschap voor inwoner, recreant en toerist goed op de kaart te zetten. Het faciliteert de ondernemers in deze marktsegmenten en de verdere ontwikkeling van nieuw aanbod en afzet in Laag Holland. De promotie moet aansluiting houden bij de beleidsopgaven (spreiding toeristen, andere typen landbouw, tegengaan bodemdaling, biodiversiteit, natuurwaarden).

[2] Tot de kernkwaliteiten van Laag Holland behoren: Het behoud en ontwikkeling van de openheid van het landschap, de rijkdom aan weide- en moerasvogels, het oude geometrische inrichtingspatroon in de droogmakerijen, de veenpakketten, de middeleeuwse strokenverkaveling en de historische watergangen in het veenweidegebied, een groot aantal archeologische locaties en de karakteristieke dijk- en lintdorpen.

Betrekken

18. De uitvoering van het programma is niet alleen inhoud, maar vooral veel proces en betrokkenheid. Boerderijeducatie is één vorm van betrokkenheid, maar bedient in de huidige vorm niet alle opgaven en uitsluitend basisschoolleerlingen. Die smalle focus is ook aanwezig bij andere educatie-activiteiten, zoals bijvoorbeeld IVN- en NME-educatie. Daarom is het wenselijk om de wijze van betrekken bij de uitvoering van het programma opnieuw te beschouwen.

19. Uiteraard is betrekken ook nodig om tot een goed opgetuigd en gewaardeerd programma te kunnen komen. Zie PROCES.

Ruimtelijke Ordening

20. In het rapport 'Ruimtelijke Perspectieven van Laag Holland' zijn een aantal scenario's beschreven die een doorwerking hebben op de ruimtelijke inrichting van Laag Holland. Deze dienen een plek te krijgen in het programma.

5. DE PROGRAMMERING

1. Opgaven dienen zo SMART mogelijk te worden geformuleerd en te worden gemonitord op inspanning en effectiviteit. Daarmee valt in 2030 aan te geven of de doelen zijn bereikt, maar vooral ook in welke snelheid jaarlijks vooruitgang moet worden geboekt om de einddoelen daadwerkelijk te kunnen bereiken.

2. Door het benoemen van deze jaarlijkse voortgangsdoelen houdt het programma 'stoom op de uitvoering' en is bijsturing door de stuurgroep mogelijk.

3. Doelen worden niet vanzelf bereikt. Met een doelenboom kan inzichtelijk worden gemaakt hoe de opgaven (strategische doelen) te formuleren naar operationele doelen en vervolgens naar tactische doelen (activiteiten).

   De activiteiten die het meest bijdragen aan de doelen worden actief door het programmateam aangejaagd. Dit gaat om circa 10 tot 20 activiteiten.
   Er wordt dus niet een doelenboom gemaakt die uitwaaiert tot 100 activiteiten, want dan zit er geen focus meer op de uitvoering. Het gaat dus ook in de uitvoering om keuzes te maken wat we wel en niet gaan doen om de opgaven te realiseren.

4. De werkwijze van het project Vitaal Platteland - Laag Holland spreekt aan, als programmering voor de uitvoering van het programma. We gaan aan de slag waar de energie zit. In jaarlijkse tranches van circa € 20 miljoen wordt stap voor stap naar het bereiken van de doelen in 2030 toegewerkt. Dit is de intentie. Mocht het tempo volgens deze methode -daar waar de energie zit- niet toereikend zijn om de tussentijds gestelde doelen te realiseren, dan komen ook andere methoden in beeld.

6. HET PROCES

1. Deze startnotitie markeert de start en de samenwerking van de partners in het programma.

2. Een extern bureau krijgt van de provincie de opdracht om het programma te schrijven en de inbreng van de partners en het veld vorm te geven. De selectie van het extern bureau vindt plaats conform de provinciale aanbestedingsregels (raamcontract).

3. Het conceptprogramma wordt aan de besturen van de partners aangeboden ter besluitvorming. Het bevat tevens conceptafspraken over de uitvoering (instrumentarium, financiën, inzet menskracht) ervan.

4. Daarna gaat het programma integraal de uitvoering in.

5. Zoals aangegeven, is het programma dynamisch. Een aantal projecten is of wordt nu al opgestart:

6. Tot het programma behoren de inventarisaties om te komen tot realisatie van het NNN in de deelgebieden Wormer & Jisperveld, Eilandspolder-West en polder Mijzen. Eind 2020 worden de resultaten teruggekoppeld naar de stuurgroep en kunnen vanuit de regiegroep vervolgstappen gaan worden gezet. Tot de vervolgstappen behoort een verbreding naar integrale gebiedsprocessen.

7. Tot het programma behoort het project Vitaal Platteland - Laag Holland, dat in 2020 over gaat in de uitvoeringsfase. Het betreft projecten in de deelgebieden Waterland-Oost, Burkmeer, Landelijk Noord, Wormer & Jisperveld, Ilperveld en het Alkmaarder- en Uitgeestermeer. Voorts is er een deelgebied-overstijgende aanpak ten aanzien van water en recreatie. De stuurgroep initieert de uitvoering in de deelgebieden, komt in actie bij deelgebied-overstijgende acties, dan wel als partners in de deelgebieden assistentie en/of afstemming vragen.

8. Tot het programma behoort het -inmiddels integrale- gebiedsproces in polder Westzaan. Het zwaartepunt ligt in 2020 bij een gebiedsproces met de zes agrarische bedrijven in de polder op de dossiers verbrakking en bodemdaling.

9. Het stikstofdossier vergt in verband met woningbouw een snelle oplossing en versnelling van het gebiedsproces. Het stikstofdossier zal gebiedsprocessen gaan vergen om de stikstofuitstoot verder terug te dringen volgens het tijdsschema zoals aangegeven in het Plan van Aanpak voor de gebiedsgerichte aanpak stikstof.
De regiegroep krijgt een rol in deze gebiedsprocessen voor de vier Natura 2000 gebieden met stikstofgevoelig habitat in Laag Holland. Dit zijn:
1. Polder Westzaan
2. Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder;
3. Eilandspolder
4. Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske.

10. De regiegroep krijgt bij voorkeur ook een rol in de realisatie van het NNN in de niet bij 6 genoemde deelgebieden. Tot het programma is opgetuigd, zal de initiatieffase van grote NNN-clusters worden opgepakt door en onder verantwoordelijkheid van de provincie (regiebureau NNN en stikstofteam). Bij overgang naar de uitvoeringsfase wordt aan de regiegroep gevraagd om deze clusters onderdeel te laten worden van het integrale gebiedsprogramma Laag Holland.

    Eventuele herbegrenzingen, die voorafgaan aan de realisatiefase, zijn een expliciete provinciale verantwoordelijkheid.

11. Enkele gemeenten overwegen om een toekomstagenda voor specifieke deelgebieden op te stellen en willen dit afstemmen met het op te tuigen gebiedsprogramma Laag Holland. Hier wordt door de provincie en de regiegroep Laag Holland uiteraard medewerking aan verleend en afstemming in gezocht om zoveel mogelijk elkaars synergie en participatie van inwoners en agrarische bedrijven te kunnen benutten.

    Belangrijk is het om daarbij ook aansluiting en afstemming op de Omgevingsvisie en -plannen van de gemeenten te houden.

7. DE FINANCIERING

1. Om de opgaven in het programma te kunnen realiseren is naar verwachting tot 2030 een bedrag in de ordegrootte van € 200 miljoen benodigd uit bestaande en nieuwe budgetten (€ 20 miljoen per jaar).

   Ter vergelijking: Voor de uitvoering het programma Oostelijke Vechtplassen is € 77 miljoen gereserveerd. Dit programma richt zich hoofdzakelijk op de realisatie van natuur-, water- en recreatiedoelen in een aanmerkelijk kleiner gebied dan Laag Holland. Een benodigd bedrag van € 200 miljoen voor Laag Holland is in vergelijking daarmee een redelijke prognose.

2. Dit bedrag zal moeten worden verkregen uit bestaande en nieuwe budgetten en uit de nog te maken afspraken met het Rijk in het kader van de vernieuwing van het Natuurpact. Voor de realisatie van de NNN en Natura 2000 beheerplannen kan worden geput uit de Reserve Groen. Tevens beschikt de provincie over geldmiddelen voor de bodemdaling/klimaatopgave en de realisatie van KRW-doelen. Naar verwachting moet met name nog additionele financiering (vanuit het Rijk) worden verkregen voor de opgaven voor bodemdaling/klimaat.

3. De realisatie van de landbouwdoelen zal mede uit GLB-geldmiddelen worden gefinancierd.

4. Voorts worden van het Rijk nieuwe geldmiddelen voor de realisatie van de stikstof- en klimaatdoelen verwacht, waarbij nader bezien moet worden of dit voldoende is om de hele opgave te kunnen financieren. Tevens worden in de uitvoering meekoppelingen met budgetten van de partners gevraagd.

5. Het project Vitaal Platteland - Laag Holland is het eerste uitvoeringsproject van het programma, ter grootte van € 18 miljoen, en is vrijwel geheel financieel gedekt.

8. BETREKKEN EN BESLUITVORMING

1. Ten behoeve van de participatie van inwoners en agrarische bedrijven in Laag Holland bij het optuigen van het programma wordt door het extern bureau een social event georganiseerd, waarmee input en reacties kunnen worden gegeven op het op te tuigen programma.

2. Het integrale gebiedsprogramma wordt in conceptvorm voorgelegd aan de regiegroep. Na verwerking van de reacties van de regiegroep wordt het een definitief concept.

3. De aanbieding van de definitieve conceptversie aan directies en besturen verloopt via de leden van de regiegroep zelf, waarna de reacties van de directies en besturen door het extern bureau worden verwerkt en het integrale gebiedsprogramma in definitieve vorm kan worden uitgebracht.

4. Waar mogelijk loopt het optuigen van het gebiedsprogramma parallel aan gemeentelijke toekomstvisies voor specifieke deelgebieden. Dit vergroot de synergie en participatie van inwoners en agrarische bedrijven bij het gebiedsprogramma Laag Holland en bij de toekomstvisies voor deelgebieden.

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. P.J. Hoogervorst
BEL/GRN

Telefoonnummer +31235143428
hoogervorstp@noord-holland.nl

Verzenddatum
- 5 NOV. 2020

Kenmerk
999042/1491709

Uw kenmerk

Betreft: startnotitie integraal gebiedsprogramma Laag Holland

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het volgende besluit van ons college ter kennis. Wij hebben op 3 november 2020 de startnotitie voor het integraal gebiedsprogramma Laag Holland vastgesteld.

De startnotitie markeert de start van ons proces om onder provinciale regie en in samenwerking met alle relevante partners een integraal gebiedsprogramma voor Laag Holland te ontwikkelen om de opgaven voor natuur, landbouw, water, bodemdaling, klimaat, recreatie en landschap in deze regio te realiseren. De ontwikkeling en de uitvoering van dit gebiedsprogramma wordt aangestuurd door de Regiegroep Laag Holland, waarin hoogheemraadschap, gemeenten, landbouw- en natuurorganisaties onder regie van de provincie samenwerken. De startnotitie is een product van deze samenwerking.

Nu de startnotitie door ons college is vastgesteld zal - als vervolg erop - het gebiedsprogramma verder worden ingevuld. Daar zullen ook alle relevante partners bij betrokken worden. Het is de bedoeling dat het gebiedsprogramma in 2021 gereed komt.

Een belangrijke bouwsteen voor het gebiedsprogramma is een feitenrelaas van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK), waarmee HHNK een zo feitelijk en objectief mogelijke weergave geeft van de huidige toestand van het veen, de huidige en historische ingrepen in haar waterhuishoudkundige systeem en de betekenis daarvan op het veen. Dit feitenrelaas kan ons goed helpen om de waterpeilen en de bijbehorende opgaven voor landbouw, natuur, klimaatadaptatie, bodemdaling en waterrecreatie in een integraal toekomstperspectief te gaan plaatsen. Het definitieve feitenrelaas

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

'waterhuishoudkundige blik op het veenweidegebied Laag Holland' verschijnt eind dit jaar en zal u worden toegezonden.

In het gebiedsprogramma zullen lopende projecten worden ondergebracht, zoals het project Verbrakking Westzaan, de drie pilots die uit het Verkenningsjaar agrarisch natuurbeheer voortvloeien (Eilandspolder-West, Mijzenpolder en Wormer- en Jisperveld) en Waterland-Oost. Ook zullen enkele nieuwe projecten worden gestart, zoals in de overige Natura2000-gebieden (als gevolg van de gebiedsgerichte aanpak stikstof, de restantopgave voor het NNN en de besteding van de Impulsgelden bodemdaling die wij gaan ontvangen van het Rijk). Ook het project Vitaal Platteland Laag Holland, met onder andere lisdoddeteelt en -afzet in het deelproject Burkmeer, de realisatie van 50-150 hectare groeiend veen in het deelproject Ilperveld en aanleg van infiltratietechnieken op boerenland in het deelproject Landelijk Noord (bij Amsterdam), maakt deel uit van het gebiedsprogramma.

Laag Holland is een gebied met veel provinciale opgaven in het landelijk gebied. Een gebiedsprogramma is een logische manier om al deze opgaven in samenhang uit te voeren, in nauwe samenwerking met alle partners, zoals de terreinbeherende organisaties en de agrarische sector. Om uw Staten goed te informeren over de verdere uitwerking van het gebiedsprogramma stellen wij voor een technische briefing te organiseren over het gebiedsprogramma en de provinciale opgaven in Laag Holland, waarbij wij ook kunnen betrekken de rapporten 'Stop bodemdaling in veenweidegebieden: Het Groene Hart als voorbeeld' van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur, het conceptrapport 'De waterhuishoudkundige blik op het veenweidegebied Laag Holland' van HHNK en de tussenrapportage van het Innovatieprogramma Veen met de titel 'Een gewaagd initiatief'. Op die manier krijgt u een compleet beeld van de actuele stand van zaken in het Laag Hollandse veenweidegebied.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage: startnotitie integraal gebiedsprogramma Laag Holland

Contacten voor "Expertmeeting Recreatieschappen"- 12 november 2020

Democratische legitimiteit

- **Ronald van Raak** – (filosoof, Tweede Kamerlid Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Weet vanuit zijn professie nauwkeurig en navolgbaar uit te leggen hoe de wet op de gemeenschappelijke regelingen werkt en wat de gevolgen zijn van dergelijke structuren. (https://www.parlement.com/id/vgfy1fxrgtrr/a_a_g_m_ronald_van_raak)
- Bahreddine Belhaj – Voorzitter Vereniging Nederlandse Raadsleden – Zij heeft zich zeer recent uit kunnen spreken over de democratische legitimiteit van de gemeenschappelijke regelingen ("Nieuwe wet biedt raad niet meer grip op gemeenschappelijke regelingen": https://tinyurl.com/y59dsboe).
- Jaques Wallage – Raad voor het Openbaar Bestuur – De raad heeft in het jaar 2015 adviezen gegeven aan de Minister van BZK, Dhr. Plasterk, aangaande de 'democratische legitimiteit van samenwerkingsverbanden'. (Een brief met aangehecht rapport treft u hier: https://tinyurl.com/y3p32kor)

De Natuur

- **Agnes van den Berg**, omgevingspsycholoog en hoogleraar natuurbeleving in Groningen, gespecialiseerd in onderzoek naar natuur en gezondheid. Over de enorme invloed van groen op gezondheid. (http://www.agnesvandenberg.nl/)
- Mw. dr. ir. Franciska de Vries (1978) is benoemd tot hoogleraar Earth Surface Science aan de Faculteit der Natuurwetenschappen (UvA) – Ze richt zich in haar onderzoek op de cruciale rol die bodems spelen in de reactie van ecosystemen op 'global change'. (https://tinyurl.com/yywymw5b)
- Jeroen Schutt MSc. – Onderzoeker Biodiversiteit en Beleid aan de WUR. Hij was inspreker bij de commissiediscussies over de Lutkemeerpolder. Over 'Valuing Nature' en de waarde van ecosysteemdiensten. (https://tinyurl.com/y3hh7ul9)
- Frits van Beusekom – Voormalig directeur Staatsbosbeheer – kan alles in historisch perspectief zetten. Hij kan aangeven hoe de natuur verworden is tot wat het nu is én bovendien goed schetsen waarom de natuur nu onderdeel is van 'recreatieschappen'. (fvanbeusekom@yahoo.com)

De Financiën

- **Dhr. Dr. Arno Geurtsen** – Adviseur en onderzoeker Next Thinking – Arno heeft in opdracht van de Randstedelijke Rekenkamer het Recreatieschap Spaarnwoude onder de loep genomen. Thans, het financiële deel (hoofdstuk 5). (www.nextthinking.nl/nextthinking/)

De organisatie / interne werkwijze

- **Jakob Wedemeijer** – Stadsdeelbestuurder Amsterdam Zuidoost – Als zodanig verantwoordelijk bestuurder van Recreatieschap Groengebied Amstelland. Daarmee veel ervaring opgebouwd en kennis verworven over de bestuurlijke mangel waarin men zich begeeft, aangaande recreatieschappen. (https://www.groengebied-amstelland.nl/bestuur)
- Rob de Greef – Onderzoeker aan de VU - Hij verricht onderzoek naar bevoegdhedenkwesties (attributie/delegatie/mandaat) en de vormgeving van de bestuurlijke organisatie, met name bij decentrale overheden.

Geachte Mevrouw Neeskens,

In de bijlage treft u een lijst met experts die uitgenodigd zouden kunnen worden voor de Expertmeeting Recreatieschappen. De Partij voor de Dieren is zo vriendelijk geweest om hierover mee te denken.

Al eerder is aangegeven dat de expertmeeting meerdere aanvliegroutes zou moeten kennen. Daar zouden we dan ook graag de experts op uit willen nodigen. De titel 'bestuurlijke spaghetti' kan wat ons betreft worden vervangen door 'Expertmeeting Recreatieschappen'. Dit moet de lading dekken.

Deze aanvliegroutes zijn 'financiën', 'democratische legitimiteit', 'organisatie/ interne werkwijze' en 'de natuur'. Deze onderdelen moeten wat ons betreft los van elkaar behandeld en vooral in samenhang gezien worden. Daarom ziet u in de lijst met namen ook dit onderscheid. Per naam is aangegeven waaróm we deze persoon graag als expert zouden horen. De dikgedrukte eerste namen genieten onze voorkeur.

Het doel van de Expertmeeting zou moeten zijn: De statenleden inzicht te geven in de (wan-)orde van de Recreatieschappen. Ook moet het inzicht verschaffen op de historie van onze natuur en het beleid; Hoe het komt dat we nu met de Recreatieschappen te maken hebben en wat de experts daarover te zeggen hebben. We willen inzichten genereren op de knelpunten in de organisatiestructuren, op de interne werkwijzen, op de financiën en in de uitvoering van (landelijk/Europees) beleid. We willen de verhalen horen van de experts.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Namens SP Noord-Holland,
Marcel Lathouwers

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4829
Extern Zaak ID	1443937
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	74
Omschrijving	Water: Versterking 5 waterkerende kunstwerken, coordinatie terinzagelegging (C-agenda NLG 23-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

Gedeputeerde Staten hebben kennis genomen van drie ontwerpprojectplannen, te weten de Spuisluis Oostoever in Den Helder, de Sassluis in Enkhuizen en de Hornsluis, Noorder- en Zuidersluis in Schardam van het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Dit zijn kunstwerken die in primaire waterkeringen liggen en die moeten worden versterkt. Daarnaast heeft het hoogheemraadschap voor deze projectplannen m.e.r.-beoordelingsnotities opgesteld. De ontwerpprojectplannen, de m.e.r.-beoordelingsnotities alsmede de voor de uitvoering van de projectplannen benodigde uitvoeringsbesluiten worden op verzoek van het hoogheemraadschap door Gedeputeerde Staten gedurende zes weken voor eenieder ter inzage gelegd, volgens de coordinatieregeling van de Waterwet.

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. P.N.S. Boon
BEL/OMB

Telefoonnummer +31235144683
boonp@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 5 NOV. 2020

Kenmerk
1443937/1510490

Uw kenmerk

Betreft: versterking 5 waterkerende kunstwerken, coördinatie uitvoeringsbesluiten conform Waterwet, tervisielegging

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het volgende besluit van ons college ter kennis:

Wij hebben in onze vergadering van 3 november 2020 kennisgenomen van de door het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier opgestelde ontwerpprojectplannen voor de Spuisluis Oostoever in Den Helder, de Sassluis in Enkhuizen en de Hornsluis, Noorder- en Zuidersluis in Schardam. Deze kunstwerken, die in primaire waterkeringen liggen, moeten worden versterkt. Daarnaast heeft het hoogheemraadschap voor deze projectplannen de m.e.r.-beoordelingsnotities opgesteld.

De ontwerpprojectplannen, de m.e.r.-beoordelingsnotities, alsmede de voor de uitvoering van de projectplannen benodigde uitvoeringsbesluiten worden op verzoek van het hoogheemraadschap door ons gedurende zes weken voor eenieder gecoördineerd ter inzage gelegd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4800
Extern Zaak ID	1337232
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	75
Omschrijving	Economie/RO: Beslissing hangende beroep over Wob-verzoek vaststellingsovereenkomst Distriport (C-agenda RWK 23-11-2020 en EFB 30-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	30 november 2020

Toelichting

De provincie Noord-Holland is verwikkeld in een juridische procedure over een beslissing in het kader van de Wet openbaarheid van bestuur. De rechter heeft geoordeeld dat de provincie nog eens goed moet kijken naar de interne documenten en dat de provincie haar weigering om persoonlijke beleidsopvattingen uit interne documenten openbaar te maken beter moet motiveren.

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. P.A.J.M. Kreuwel
CZ/JZ

Telefoonnummer +31235144622
kreuwelp@noord-holland.nl

Verzenddatum
- 4 NOV. 2020

Kenmerk
1337232/1514919

Uw kenmerk
xx

Betreft: Wob Berkhout is Boos

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende.

Op 7 november 2019 hebben wij een beslissing op bezwaar genomen op het Wob verzoek van de Stichting Berkhout is Boos betreffende de vaststellingsovereenkomst met Distriport en alle onderliggende documenten. De stichting heeft beroep ingesteld tegen deze beslissing omdat zij zich niet kon vinden in onze weigering om een groot aantal documenten openbaar te maken.

In zijn tussenuitspraak van 11 september jl. heeft de rechtbank geconstateerd dat de vaststellingsovereenkomst op goede gronden geheim is gebleven. Daarnaast geeft de rechtbank echter aan dat niet bij alle geweigerde documenten steeds duidelijk is dat het gaat om documenten die zijn opgesteld voor intern beraad en zo ja, of daarin sprake is van persoonlijke beleidsopvattingen. Verder is de rechtbank van oordeel dat onvoldoende gemotiveerd is waarom geen toepassing kan worden gegeven aan artikel 11, tweede lid, van de Wob. Daarin is bepaald dat over persoonlijke beleidsopvattingen met het oog op een goede en democratische bestuursvoering informatie kan worden verstrekt '*in niet tot personen herleidbare vorm*'.
De rechtbank heeft ons de gelegenheid geboden om deze gebreken te herstellen binnen acht weken na verzending van de tussenuitspraak, hetzij met een aanvullende motivering, hetzij, voor zover nodig, met een nieuwe beslissing op bezwaar.

Naar aanleiding van deze tussenuitspraak hebben wij een nieuwe beslissing op bezwaar genomen inhoudende dat een aantal interne documenten alsnog (gedeeltelijk) openbaar wordt gemaakt. Verder is

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

daarin een aanvullende motivering opgenomen voor de weigering om geen informatie te verstrekken over de persoonlijke beleidsopvattingen, ook niet in geanonimiseerde vorm.

De openbaar te maken informatie vindt u binnen enkele dagen op onze website via www.noord-holland.nl\wob.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4672
Extern Zaak ID	1133514
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	76
Omschrijving	Economie: Brief GS aan PS inz. Monitor Werklocaties 2020 (C-agenda EFB 30-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

De Monitor Werklocaties 2020 geeft informatie over feitelijke ontwikkelingen op bedrijventerreinen, kantoorlocaties en gemengde locaties. Deze monitor laat de ontwikkelingen van 2019 zien, met peildatum van 1 januari 2020. De consequenties van de Coronacrisis zijn hierin niet meegenomen.

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. M.B. Recter

BEL/REE

Telefoonnummer +31235144998

recterm@noord-holland.nl

Verzenddatum

– 3 NOV. 2020

Kenmerk

1133514/1502834

Uw kenmerk

Betreft: Monitor Werklocaties Noord-Holland 2019-2020

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het volgende besluit van ons college ter kennis: Monitor Werklocaties 2019-2020.

De Monitor Werklocaties brengt de ontwikkelingen in beeld op de Noord-Hollandse gemengde werklocaties, kantorenlocaties en (zeehaven)bedrijventerreinen. Het betreft ontwikkelingen in 2019 met als peildatum 1 januari 2020. De monitor laat de situatie zien in de periode vóór de Coronacrisis.

Er is een toenemende schaarste op werklocaties in Noord-Holland. Op zowel bedrijventerreinen als kantoorlocaties is de werkgelegenheid toegenomen en is er een daling in de leegstand. Op de kantorenlocaties zijn 316.000 banen, op bedrijventerreinen 313.000 banen. Bij de kantorenlocaties neemt de leegstand af naar 10,4%. Ook neemt de transformatie van kantoorlocaties in omvang af en neemt de plancapaciteit af. Op bedrijventerreinen is de leegstand gedaald tot 3,7%, terwijl circa 5% leegstand in de markt wordt gezien als gezonde frictieleegstand. Er zijn opnieuw veel bedrijfskavels uitgegeven: in totaal 84 hectare, waarvan 27 hectare haventerreinen.

In de brief van GS aan PS (24 september 2019, 1203113/1268951) werd bij het aanbieden van de vorige monitor aangegeven om de effecten van het Uitvoeringsprogramma Toekomstbestendige Werklocaties 2017-2019 beter in beeld te krijgen. In deze monitor zijn daarom ook energieprestaties, ruimtegebruik en leegstand bedrijfspanden, vitaliteitsindex en toegekende subsidies op een rij gezet.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

In de monitor Werklocaties staat ook het aantal verouderde en te herstructureren bedrijventerreinen weergeven. Van de 788 hectare is revitalisering (552 hectare) de meest voorkomende beoogde vorm van herstructurering. Herstructurering wordt deels betaald met de HIRB (Herstructurering Intelligent Ruimtegebruik op Bedrijventerreinen). Afgelopen jaar hebben negen projecten HIRB subsidie ontvangen, waarmee het budget in 2019 was uitgeput. Gezien de verouderingsopgave en noodzakelijke herstructurering, is de verwachting dat HIRB voorlopig nodig blijft.

Wij zetten ook in op toekomstbestendigere werklocaties via georganiseerd beheer en verduurzaming (Ondersteuning Toekomstbestendige Werklocaties, OTW). In 2019 is aan 21 gemeenten een subsidie toegekend. In totaal betrof het 40 subsidies. Ondanks de toename afgelopen jaar kent tweederde van de bedrijventerreinen nog geen georganiseerd beheer. In de OTW-regeling was het thema georganiseerd beheer niet, maar verduurzaming van bedrijventerreinen wél volledig uitgeput. Hier gaat het om aanvragen voor zonnepanelen, maar ook complexere verduurzamingsmaatregelen zoals klimaatadaptie.

De monitor laat zien dat er naast herstructurering ook veel behoefte is aan het verduurzamen van en het georganiseerd beheer op bedrijventerreinen. In de uitwerking van de motie Economisch Herstel en Duurzaamheidsfonds staat daarom naast het verduurzamen van bedrijventerreinen ook het verbeteren van de organisatiegraad op bedrijventerreinen centraal.

Dit jaar zijn er voor Noord-Holland ook de gemengde werklocaties inzichtelijk gemaakt. Het betreft ruimtegebruik op alle niet-formele bedrijventerreinen en kantorenlocaties, van centrumgebieden tot landelijke gebied. Deze locaties zijn van toenemend belang voor de ontwikkeling van de werkgelegenheid in Noord-Holland. Het aantal banen op deze locaties is toegenomen van 757.000 in 2018 tot 769.000 in 2019. De werkgelegenheidsgroei zit vooral in woonwijken vanwege werkzaamheden van ZZP'ers vanuit huis, zoals aangegeven was dit al de situatie vóór de coronaperiode.

Deze jaarlijkse monitor sluit nauw aan de Monitor Ruimte-intensivering Noordzeekanaalgebied en de Monitor Plabeka (Platform Bedrijventerreinen Kantoren) In samenhang worden ontwikkelingen op de werklocaties in beeld gebracht. Daartoe zijn ook gedetailleerde online dashboards en atlas beschikbaar, te raadplegen via: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Economie_Werk/Bedrijventerreinen_Kantoren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage

Monitor Werklocaties Noord-Holland 2019-2020



Monitor Werklocaties Noord-Holland 2019-2020

oktober 2020

ECONOMIE

Inhoud

3 | Management samenvatting

6 | 1 Inleiding

7 | 2 Gemengde werklocaties

7 2.1 Inleiding

8 2.2 Spreiding en ontwikkeling werkgelegenheid

9 2.3 Ontwikkeling functiegebruik

11 2.4 Ontwikkeling leegstand

13 | 3 Kantorenmarkt

13 3.1 Inleiding

14 3.2 Voorraad, aanbod en uitgifte

16 3.3 Leegstand

17 3.4 Transformatie

18 3.5 Kwalitatieve kenmerken kantorenlocaties

20 | 4 Bedrijventerreinen

20 4.1 Inleiding

21 4.2 Uitgifte, voorraad en aanbod

24 4.3 Leegstand

25 4.4 Veroudering, herstructurering en transformatie

28 4.5 Georganiseerd beheer en verduurzaming

33 | Bijlage: Definities

Management samenvatting

De Monitor Werklocaties brengt ontwikkelingen in beeld op de Noord-Hollandse gemengde werklocaties, kantorenlocaties en (zeehaven)bedrijventerreinen. Het betreft ontwikkelingen in 2019 met als peildatum 1 januari 2020. Het laat de toenemende schaarste aan werklocaties zien met een groei van de werkgelegenheid in de periode vóór de Coronacrisis.

Er is op kantorenlocaties in Noord-Holland in toenemende mate sprake van schaarste. Ten eerste is er een verdere daling van de kantorenleegstand naar 10,4%. Daarnaast neemt de transformatie in omvang af en is de plancapaciteit gedaald. De totale voorraad kantoren is stabiel op 12 miljoen vierkante meter, waarvan 6 miljoen op kantorenlocaties en 4 miljoen op gemengde werkmilieus.

Ook op de bedrijventerreinenmarkt is sprake van schaarste. De leegstand van bedrijfspanden is gedaald tot 3,7%. Er zijn nog steeds veel bedrijfskavels uitgegeven (in totaal 84 hectare) maar de planvoorraad is iets toegenomen. Het is van belang om de bedrijventerreinen up-to-date te houden met beheer en herstructurering (onder meer via HIRB+ en OTW-subsidieregelingen). Het aantal verouderde bedrijventerreinen is gelijk gebleven maar het aantal locaties met herstructurerings-plannen is gedaald. Er is een groei van het aantal bedrijventerreinen met georganiseerd beheer.

Op de gemengde werkmilieus is het aantal banen het groot en toegenomen tot 769.000. Van de kantorenvoorraad staat 10% leeg.

		2019-2020
Kantorenlocaties	Banen	Gestegen tot 316.000
	Voorraad	6,33 mln m²
	Leegstand kantoren	Gedaald tot 10,4%
	Transformatie	Gedaald tot 120.000 m²
	Plancapaciteit	Gedaald tot 2,1 mln m²
Bedrijven- en zeehaventerreinen	Banen	Gestegen tot 313.000
	Uitgifte	Gedaald tot 84 hectare
	Plancapaciteit	Toegenomen tot 1195 ha
	Leegstand bedrijven	Gedaald tot 3,7%
	Veroudering	149 van 328
	Herstructurering	Gedaald tot 59
	Georganiseerd beheer	Gestegen tot 96
Gemengde werkmilieus	Banen	Gestegen tot 769.000
	Kantorenvoorraad	3,98 mln m²
	Leegstand kantoren	10%


ROTTERDAM

1 Inleiding

De Provincie Noord-Holland streeft naar een optimaal vestigingsklimaat voor ondernemers in Noord-Holland. De provincie ondersteunt het vestigingsklimaat door in te zetten op goede bereikbaarheid, goede ruimtelijke ordening en een gezonde leefomgeving. In het Coalitieakkoord 2019-2022 blijven duurzaam ruimtegebruik en herstructurering van bedrijventerreinen van belang en worden aanvullende ambities voor leefbaarheid, verduurzaming en CO2-reductie geformuleerd. Transformatie van bedrijventerreinen is alleen mogelijk als er voldoende vestigingslocaties overblijven.

De inzet is om zowel kwantitatief als kwalitatief blijvend te voorzien in de behoefte aan duurzame werklocaties. Regionaal zijn er afspraken gemaakt over planning en programmering en het verbeteren en verduurzamen van bestaande bedrijventerreinen en kantoorlocaties. In Noord-Holland Noord zijn regionale afspraken in de convenanten met West-Friesland, Regio Alkmaar en Kop van Noord-Holland vastgelegd. De regionale afspraken zijn voor Noord-Holland Zuid vastgelegd in Plabeka (Platform voor Bedrijven en Kantoren).

Deze Monitor Werklocaties sluit dit jaar nauw aan op de Monitor Plabeka van de Metropoolregio Amsterdam. De monitor biedt inzicht in de ontwikkelingen op gemengde locaties, kantorenlocaties en (haven)bedrijventerreinen van Noord-Holland in 2019 met als peildatum 1-1-2020. De belangrijkste cijfers van deze Monitor Werklocaties zijn ook op verschillende schaalniveaus online te raadplegen met de interactieve dashboards en Atlasplabeka. In het onderstaande overzicht zijn de belangrijkste ontwikkelingen in het afgelopen jaar samengevat. De Monitor sluit eveneens aan op de Monitor Ruimte-intensivering Noordzeekanaalgebied. De jaarlijkse gemeentelijke enquête dient als basis voor beide monitors.

Daarnaast worden externe databronnen gebruikt, zoals het arbeidsplaatsenregister LISA (met peildatum 1-4-2019) en de kantorenmarktinformatie van Kantorenmonitor B.V. De cijfers zijn bewerkt door BCI/Tympaan. Dit jaar is ook gebruik gemaakt van BAG- gegevens om inzicht te hebben in het gebruik van de verblijfsobjecten (VBO's) op de werklocaties. Daarnaast is er met behulp van CBS- microdata inzicht in leegstand in de bedrijfspanden op bedrijventerreinen vanaf 2017.

De monitor is afgestemd met de werkgroep herstructurering van Plabeka, met Projectbureau Noordzeekanaal, PHB en met Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord.

De belangrijkste wijzigingen in de opzet van voorgaande monitors is de toevoeging van het hoofdstuk gemengde werkmilieus (hoofdstuk 2). Hierin wordt onder meer ingegaan op de ontwikkeling werkgelegenheid. Er is geen apart hoofdstuk meer over werkgelegenheid op de werklocaties; dit is opgenomen in de desbetreffende hoofdstukken. Bovendien geeft de jaarlijkse Monitor Arbeidsmarkt en Onderwijs meer specifiek inzicht in ontwikkeling van de werkgelegenheid.

De Monitor Werklocaties hanteert een onderscheid tussen deelregio's.

- Noord-Holland Noord (Kop van Noord-Holland, West-Friesland en Regio Alkmaar (inclusief Castricum en Uitgeest)
- Noord-Holland Zuid (Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Gooi en Vechtstreek, IJmond, Zaanstreek-Waterland en Zuid-Kennemerland).


NEDERI
VERVAKO
SHIPYARD
AMSTERDAM

2 Gemengde werklocaties

Dit jaar zijn voor Noord-Holland de gemengde werklocaties voor het eerst inzichtelijk gemaakt. Het betreft ruimtegebruik op alle niet- formele bedrijventerreinen en kantorenlocaties, van centrumgebieden tot landelijk gebied. Gemengde werkmilieus zijn van toenemend belang voor de ontwikkeling van werkgelegenheid tot 769.000. De werkgelegenheid blijft vooral in woonwijken toenemen door de werkzaamheden van ZZP'ers vanuit huis. De opname en gebruik van kantoorruimte in gemengde gebieden blijft dalen.

2.1 Inleiding

Gemengde milieus zijn andere type vestigingsmilieus dan kantorenlocaties en bedrijventerreinen, de formele locaties. Op gemengde werkmilieus worden geen enquêtes bijgehouden over uitgifte en aanbod, of kwalitatieve kenmerken zoals veroudering, parkmanagement etc. Dit type werkmilieus zijn vooral in de steden en grotere kernen aanwezig. Het gaat hier om de werkgelegenheid, de spreiding en ontwikkeling daarvan.

Onder gemengde werkmilieus worden alle locaties waar gewerkt wordt, buiten bedrijventerreinen en kantoorlocaties verstaan. Deze milieus kenmerken zich door een mix van onder andere wonen, werken, recreatie en voorzieningen. In het kader van de Monitor zijn er zes soorten gemengde werkmilieus onderscheiden, welke aansluiten bij de voorgaande monitoren Plabeka:

- *Centrumgebieden:* centra van gemeenten/woonkernen met meer dan 20.000 inwoners. Kenmerkend is de concentratie aan voorzieningen. Veel voorkomend type bedrijvigheid zijn retail, horeca, (overige) dienstverlening.

- *Woonwijken:* alles binnen het bestaand stedelijk gebied maar buiten het centrumgebied. Hiertoe behoren woonwijken, maar ook voorzieningen en groen binnen de stad. Het type bedrijvigheid dat binnen een woonwijk gevestigd is zijn onder meer zzp'ers, bedrijven aan huis, scholen/ onderwijsinstellingen, zorgfuncties, horeca en buurt- winkelcentra.

- Het *landelijk gebied* is alles buiten het bestaand stedelijk gebied. Indicatief ligt de dichtheid van bebouwing hier lager dan 1.000 adressen per vierkante kilometer. Dit gebeid is gekenmerkt door onder meer land- en (glas) tuinbouw, leisure en uiteenlopende bedrijvigheid in landelijk gebied.

- *Creatieve wijken:* woon-werkgebieden in (grote) steden die door menging met zelfstandige kantoorruimtes voorzien in een behoefte aan informeel stedelijk werkmilieu. Bedrijvigheid in de creatieve industrie (moderne maakindustrie, mode, cultuur), kennis/onderwijsinstellingen en retail is hier gevestigd en is veelal in (creatieve) bedrijfsverzamelgebouwen te vinden.

- *Productieve wijken:* woon-werkgebieden in (grote) steden die bedrijven integreren in het stedelijk woonmilieu, en zo divers ondernemerschap voor de stad behouden. Type bedrijvigheid: moderne maakindustrie, stadsverzorgende bedrijvigheid en retail.

- *Stadsstraten:* economische functielinten met een duidelijke verkeersfunctie, maar ook een nadrukkelijke verblijfsfunctie. Onder meer de retail, de horeca en vele diensten in kantoren zijn hier gevestigd.

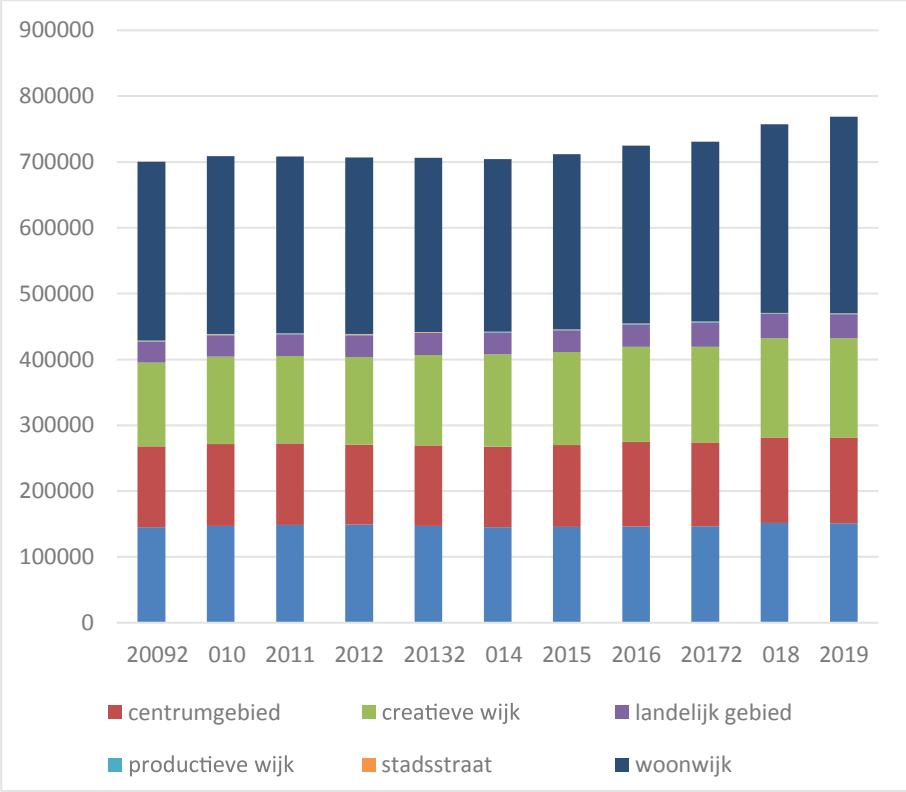
2.2 Spreiding en ontwikkeling werkgelegenheid

Het aantal banen in de gemengde werkmilieus is voornamelijk te vinden in de woonwijken (waaronder zelfstandigen zonder personeel vanuit huis). De betrokken kantoorruimte in gemengde gebieden is zowel in de woonwijken als in de centrumgebieden te vinden. Overige locaties zijn gemengde werkmilieus, maar niet nader onderverdeeld.

Tabel 2.1 Gemengde werkmilieus: kantorenvoorraad en banen per segment (2019)

Segment	Kantorenvoorraad (m2)	Aantal banen
centrumgebied	1.612.665	130.264
woonwijk	1.380.254	298.771
creatieve wijk	866.826	151.056
overige	57.243	150.938
landelijk gebied	46.617	36.433
stadsstraat	12.070	549
productieve wijk	7.463	855
Totaal	**3.983.138**	**768.866**

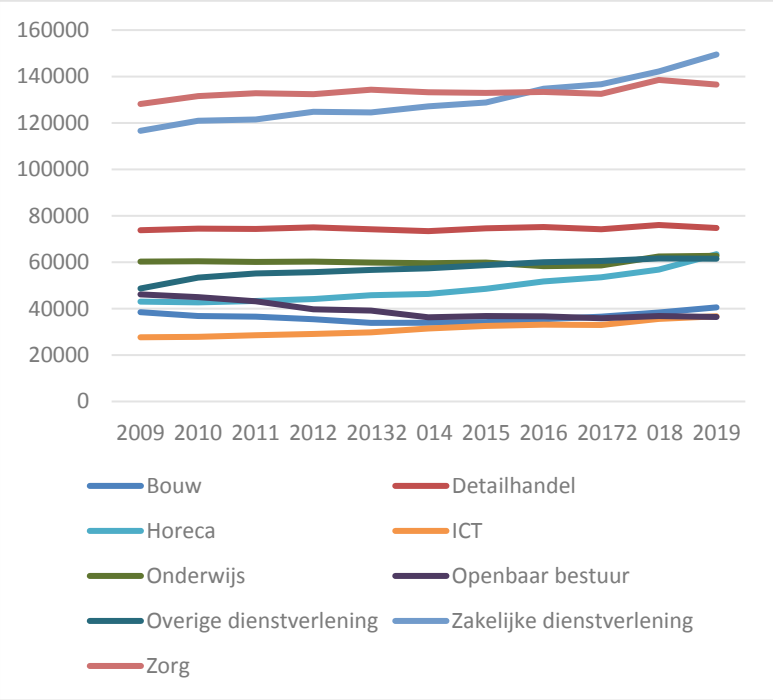
Figuur 2.1 Ontwikkeling werkgelegenheid gemengde werkmilieus per segment (2009-2019)



Bron: LISA, Kantorenmonitor B.V. 2020, bewerking BCI en Tympaan

In figuur 2.1 is zichtbaar dat de werkgelegenheid in gemengde milieus voornamelijk zichtbaar is in de woonwijken. Dit betreft met name de groei van zelfstandigen zonder personeel. Zij voeren hun werkzaamheden niet alleen vanuit huis, maar ook op formele locaties uit. De sterkste groei vond in 2019 plaats in de sector zakelijke dienstverlening en horeca (figuur 2.2).

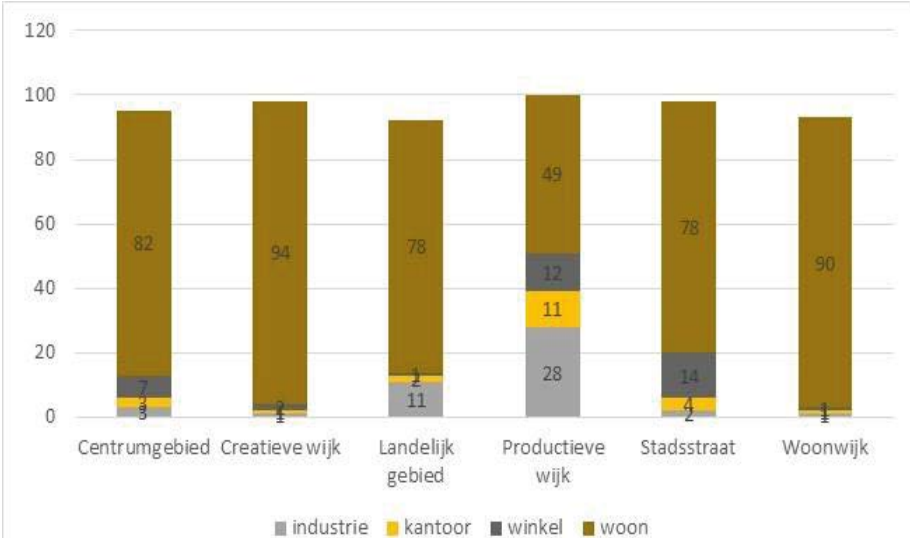
Figuur 2.2 Ontwikkeling werkgelegenheid sectoren in gemengde werkmilieus (2009-2019)



Bron: LISA

2.3 Ontwikkeling functiegebruik

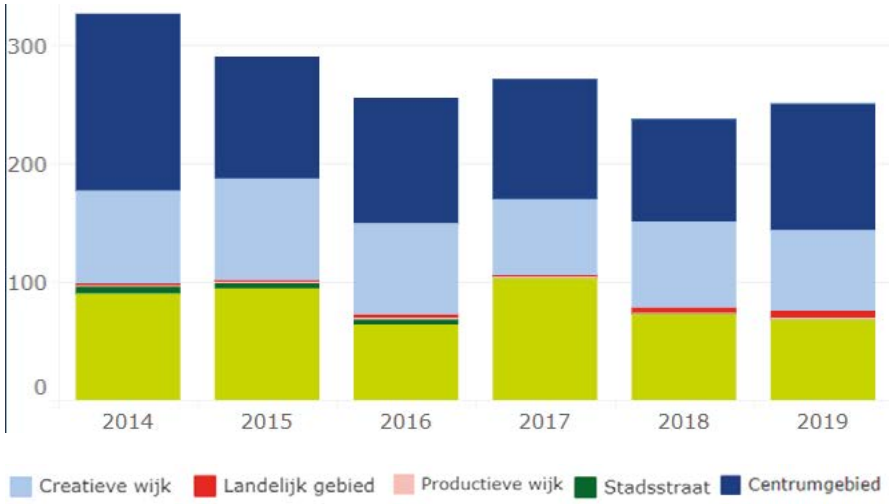
Figuur 2.3 Verdeling van gebruiksfunctie over gemengde werkmilieus (per 1 januari 2020)



Bron: BAG, bewerking BCI en Tympaan

Figuur 2.3 toont de verdeling van de belangrijkste gebruiksfuncties over gemengde werkmilies. In alle milieus is de woonfunctie het meest voorkomend. Productieve wijken kennen ook een deel industriefunctie. In afwijking van de MRA kent het Noord-Holandse gemiddelde relatief weinig industriefunctie in het landelijk gebied. NB: De optelling kan hierbij hoger dan 100% zijn, omdat sommige verblijfsobjecten (vbo's) meerdere functies hebben.

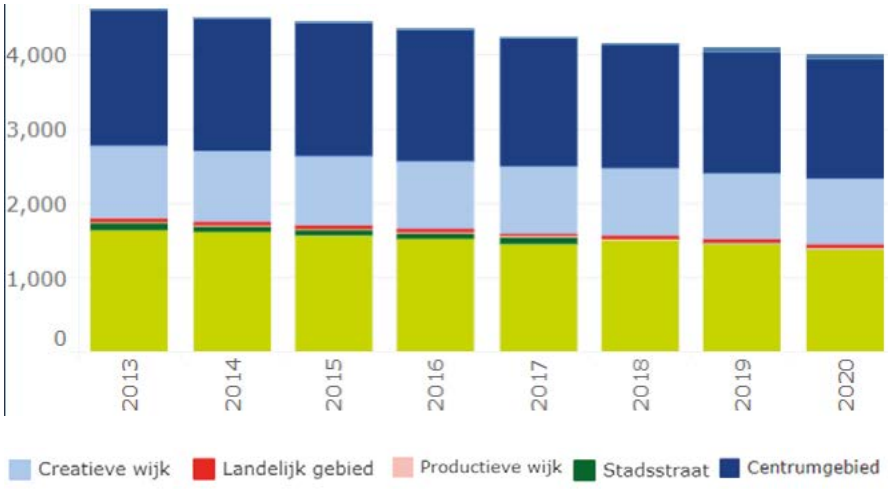
Figuur 2.4 Aantal betrokken kantorenvoorraad m2 (x1.000) in gemengde werkmilieus (2014-2019)



Bron: Kantorenmonitor B.V. 2020, bewerking BCI en Tympaan

De aangehuurde kantorenvoorraad in gemengde milieus kent sinds 2014 een dalende lijn, met uitzondering van 2017 en 2019. Afgelopen jaar nam de betrokken kantorenvoorraad licht toe, met name in centrumgebieden.

Figuur 2.5 Kantorenvoorraad in gebruik in gemengde werkmilieus x1.000 m2 (2013-2020)



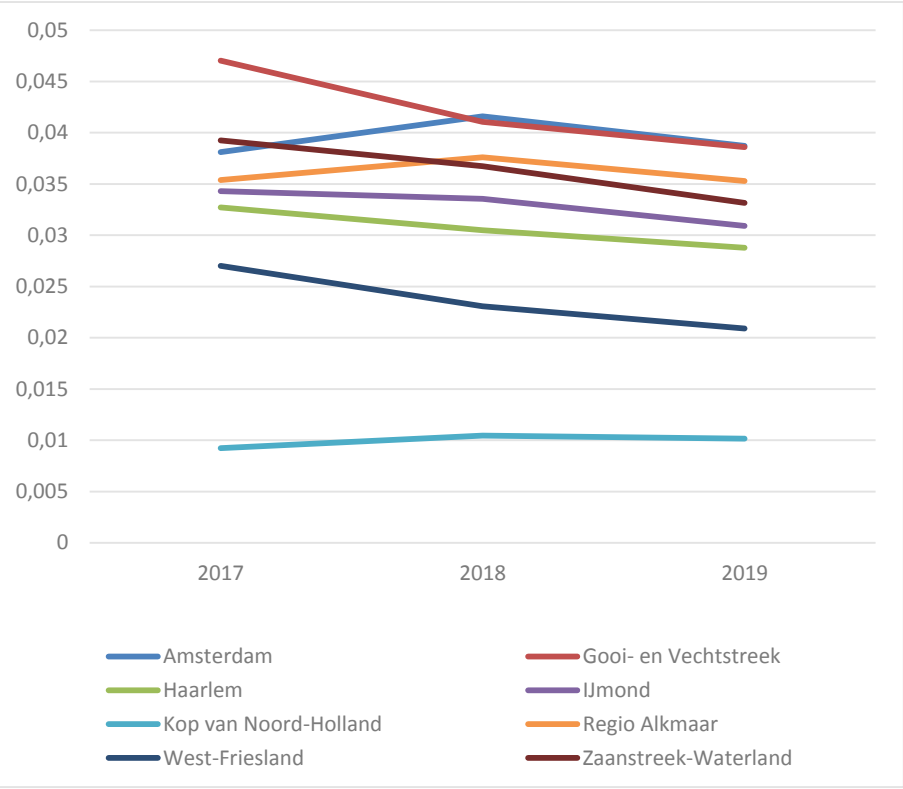
Bron: Kantorenmonitor B.V. 2020, bewerking BCI en Tympaan

2.4 Ontwikkeling leegstand

Figuur 2.5 biedt inzicht in de leegstaande oppervlakte van verblijfsobjecten (niet-zijnde woningen). In alle deelregio`s is een daling of stabilisatie van de leegstand zichtbaar (tussen 2017 en 2019). In de regio's West-Friesland en vooral Kop van Noord-Holland is de leegstand in verblijfsobjecten significant lager dan in andere deelregio's van Noord- Holland.

N.B.: Leegstand is in deze monitor alleen berekend als er van minimaal 10 verblijfsobjecten (vbo), die geen woning zijn, gemengde werkmilieus bekend is of er sprake is van leegstand (populatie). De oppervlakte van de leegstand is alleen weergegeven als er minimaal 5 vbo's op een informatie locatie leegstaan en als geen van die vbo's meer dan 50% van de totale leegstand beslaat.

Figuur 2.5 Leegstand in verblijfsoppervlakte (%) in gemengde werkmilieus



Bron: CBS, bewerking BCI en Tympaan

De leegstand van kantoorruimte binnen de gemengde werkmilieus wordt gemonitord in de Kantorenmonitor BV (tabel 2.2). Deze leegstand is toegenomen met 4% sinds 2018. De meeste regio's zijn rond het gemiddelde van 10%. Alleen het leegstandspercentage in de regio Alkmaar (22%) wijkt hier sterk van af, maar de leegstand is in absolute zin beperkt tot bijna 13.000 m2.

Tabel 2.2: Kantorenvoorraad en -leegstand in gemengde milieus, 2019

	Voorraad (m2)	Leegstand (m2)	Leegstands-percentage
Amstelland Meerlanden	331.533	30.297	9%
Amsterdam	2.476.713	216.352	9%
Gooi en Vechtstreek	489.598	61.942	13%
Haarlem	284.455	26.300	9%
IJmond	105.148	11.827	11%
Regio Alkmaar	57.243	12.873	22%
Zaanstreek-Waterland	238.448	20.006	8%
Totaal	**3.983.138**	**379.597**	**10%**

Bron: Kantorenmonitor B.V. 2020



3 Kantorenmarkt

De kantorenmarkt in Noord-Holland heeft een omvang van 12 miljoen vierkante meter, waarvan 6,3 miljoen op kantorenlocaties. In 2019 is opnieuw meer kantoorruimte op kantorenlocaties in gebruik genomen. De kantorenleegstand is gedaald tot 10,4% en daarbij is ook het aandeel incourante leegstand gedaald. De leegstand varieert van 16,3% in Amstelland-Meerlanden en 11,3% in regio Haarlem, tot 6,3% in West- Friesland en Gooi en Vechtstreek. De transformatie van kantoren naar wonen neemt onder marktdruk af tot 120.000 vierkante meter. Steeds meer kantoorpanden hebben een energielabel van C of hoger, maar een kwart (643 panden) heeft nog een verduurzamingsopgave om in 2023 in aanmerking te komen voor verhuur.

3.1 Inleiding

De 'formele' kantorenlocaties zijn afgebakende, monofunctionele kantoorgebieden met een voorraad van minimaal 500 m2 vbo. Deze kantorenlocaties zijn ingedeeld in 6 segmenten:

- Een functionele kantoorlocatie is een meer generieke, (overwegend) monofunctionele kantoorlocatie en is niet multimodaal ontsloten.
- Een innovatiedistrict is een woon-werkgebied waar, meestal rond een kennisinstituut, clusters van bedrijven verbinding zoeken voor de ontwikkeling van startups en nieuwe innovatieve concepten.
- Een internationaal vestigingsmilieu is een hoogwaardige, internationaal verbonden kantoorlocatie. Geschikt voor vestiging van internationale hoofdkantoren, met veel voorzieningen in de omgeving.
- Een multimodaal knooppunt is een locatie die door verschillende vormen van verkeersinfrastructuur (voor auto en OV) uitstekend is
- Transformatielocatie is een locatie die (op termijn) zal transformeren naar een andere bestemming.

De totale kantorenvoorraad van Noord-Holland is 12 miljoen vierkante meter en bestaat uit:

- Kantoren op 71 formele kantorenlocaties (6,3 miljoen vierkante meter)
- Kantoren op gemengde locaties (4,0 miljoen vierkante meter)
- Kantoren op bedrijventerreinen.

In Noord-Holland zijn 71 formele kantorenlocaties met in totaal 6,3 miljoen vierkante metervoorraad. Daarvan is 5,7 miljoen vierkante meter in gebruik. Op de formele kantorenlocaties zijn 316.000 banen. Er is per baan gemiddeld meer kantoorruimte beschikbaar (20 m2) in Noord- Holland Noord dan in de Metropoolregio Amsterdam. Dit komt door de beschikbare ruimte op kantorenlocaties in Alkmaar, Wognum en Hoorn.

Tabel 3.1 Kantoren naar segmenten, oppervlakte in gebruik en aantal banen (2019)

Segmenten	Locaties	Kantoren voorraad (x1000m2)	Kantoren in gebruik (x 1000 m2)	Aantal banen	Aantal m2 per baan
functioneel	42	1300	1171	62.274	20,9
Innovatie-district	4	453	429	34.223	13,2
Internationaal	10	1859	1695	110.942	16,8
Multimodaal	9	1846	1592	76.974	24,0
Transformatie	6	869	771	31.981	27,2
Totaal	**71**	**6327**	**5658**	**316.394**	**20,0**

Bron: LISA 2019, Kantorenmonitor BV 2020, bewerking BCI en Tympaan

3.2 Voorraad, aanbod en uitgifte

Tabel 3.2 biedt inzicht in voorraad en aanbod van de kantorenlocaties naar deelregio. In Noord-Holland is naast leegstand in de bestaande voorraad ook planaanbod beschikbaar. Het harde planaanbod is vooral in Amsterdam en Amstelland-Meerlanden, het zachte planaanbod is vooral in Amsterdam beschikbaar. De verwachting van gemeenten is dat het planaanbod tot 2030 wordt benut. Na 2030 is er maar 47.000 vierkante meter voorzien.

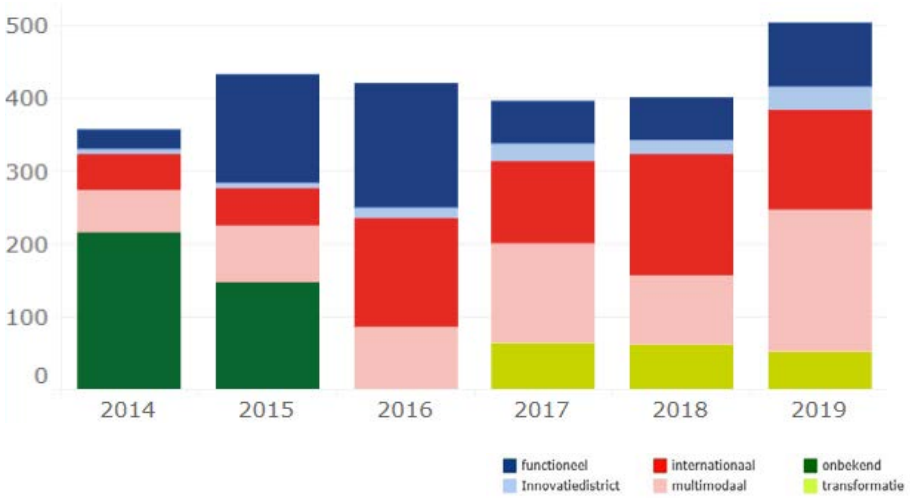
Tabel 3.2 Voorraad en aanbod kantoren op formele kantoorlocaties (x 1000 m2), per 1 januari 2020

	Aantal locaties	Voorraad (x m2)	In gebruik (m2)	Hard plan-aanbod tot 2030 (m2)	Zacht plan-aanbod tot 2030 (m2)	Plan-aanbod na 2030
Amstelland Meerlanden	24	1.441	1.206	253	234	42
Amsterdam	20	4.210	3.830	280	1.060	0
Gooi en Vechtstreek	3	157	147	87	0	5
Haarlem	9	124	110	38	0	0
IJmond	1	7	7	0	0	0
Kop van Noord-Holland	1	5	5	0	0	0
Regio Alkmaar	8	188	172	77	0	0
West-Friesland	3	95	89	8	2	0
Zaanstreek-Waterland	2	104	95	38	0	0
Totaal	**71**	**6.331**	**5.661**	**781**	**1.296**	**47**

Bron: Kantorenmonitor en Provincie Noord-Holland o.b.v. monitoring, bewerking BCI en Tympaan

In 2019 is in Noord-Holland 503.000 vierkante meter nieuw betrokken op de formele kantorenlocaties. Daarmee zet de groei van de afgelopen jaren voort. De groei is met name op de multimodaal ontsloten locaties.

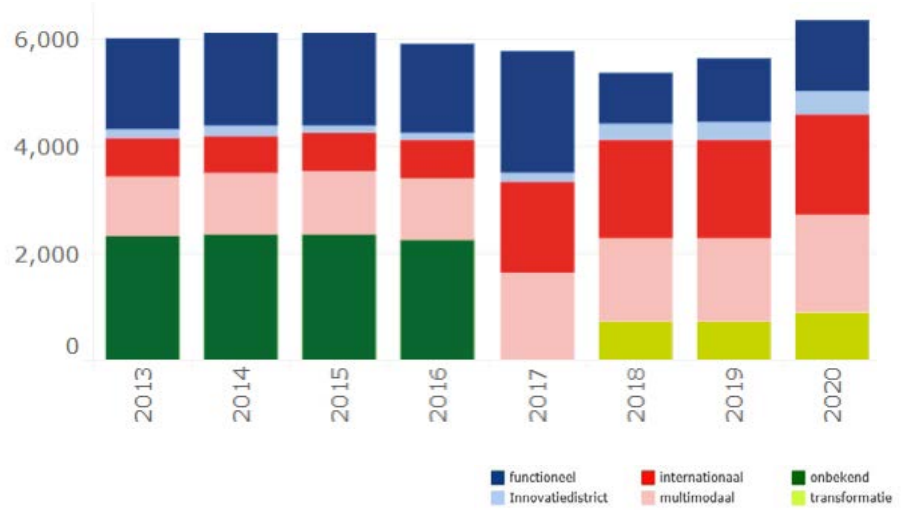
Figuur 3.1 Ontwikkeling in totaal betrokken vierkante meters kantoren (x 1.000)



Bron: Kantorenmonitor BV, 2020, bewerking BCI en Tympaan

Het totale kantorengebruik in Noord-Holland kent sinds 2018 een stijgende lijn (figuur 3.2). De ontwikkeling in kantorengebruik en in totaal in gebruik zijnde vierkante meters kantoren komt voornamelijk voor rekening van de multimodale knooppunten en internationale vestigingsmilieus.

Figuur 3.2 Ontwikkeling kantoorgebruik 2013-2020 (x 1000 m2)

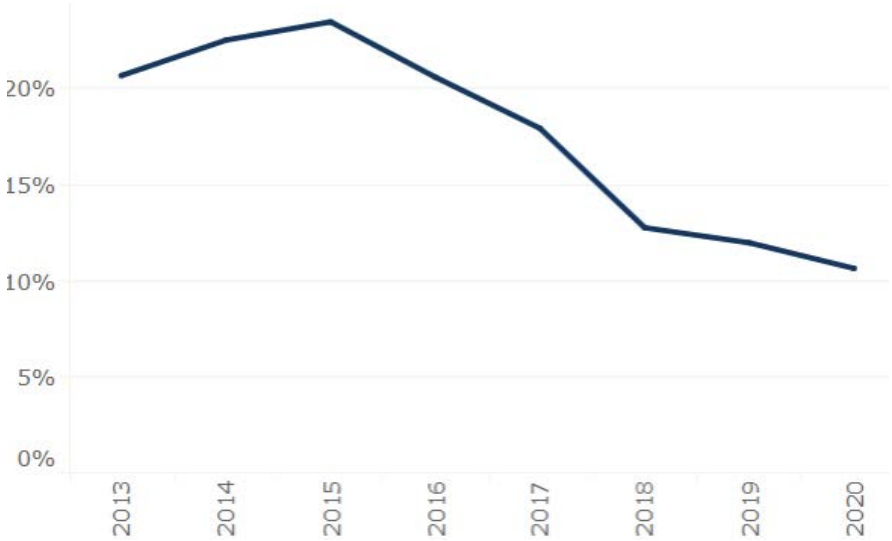


Bron: Kantorenmonitor BV, 2020, bewerking BCI en Tympaan

3.3 Leegstand

De kantorenleegstand op 'formele' kantoorlocaties bedraagt in 2020 ruim 670.000 m2). De afgelopen jaren is de leegstand aanzienlijk gedaald van 12,7% in 2018 naar 10,4% in 2020 in Noord-Holland (figuur 3.3). De leegstand varieert van 16,3% in Amstelland-Meerlanden en 11,3% in regio Haarlem tot 6,3% in West-Friesland en Gooi en Vechtstreek.

Figuur 3.3 Ontwikkeling leegstand kantoren (%) op kantoorlocaties

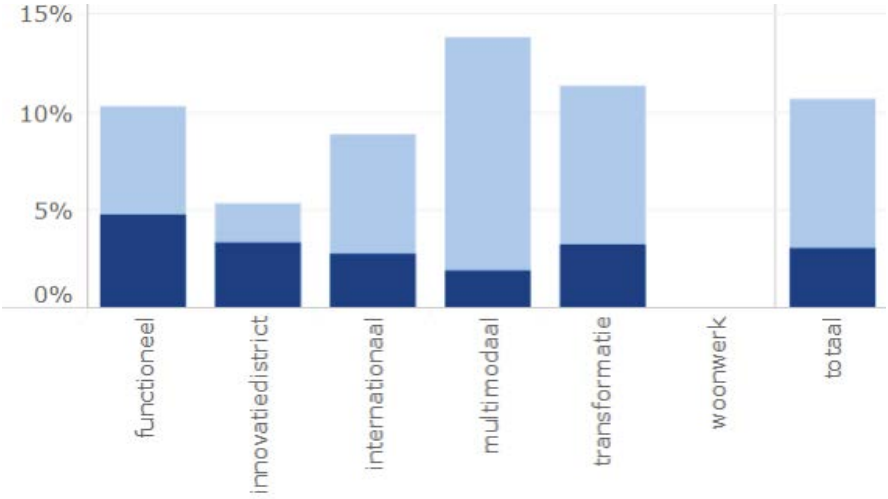


Bron: Kantorenmonitor BV, 2020, bewerking BCI en Tympaan

In figuur 3.4 wordt de kantorenleegstand nader onderverdeeld in courante en incourante leegstand. Een kantorenpand wordt incourant als het langer dan drie jaar leeg staat.
In Noord-Holland is van de 10,4% leegstand gemiddeld ruim 7% courant en 3% incourant.
In 2019 is het aandeel incourante leegstand kleiner geworden. Dit komt door:

- Transformatie van incourante kantoren naar o.a. woningen.
- Kantorenlocaties die mogelijk naar een ander type werkmilieu zijn getransformeerd en nu vallen onder gemengde werkmilieus.

Figuur 3.4 Percentage courante (lichtblauw) en incourante (donkerblauw) leegstand op 1 januari 2020

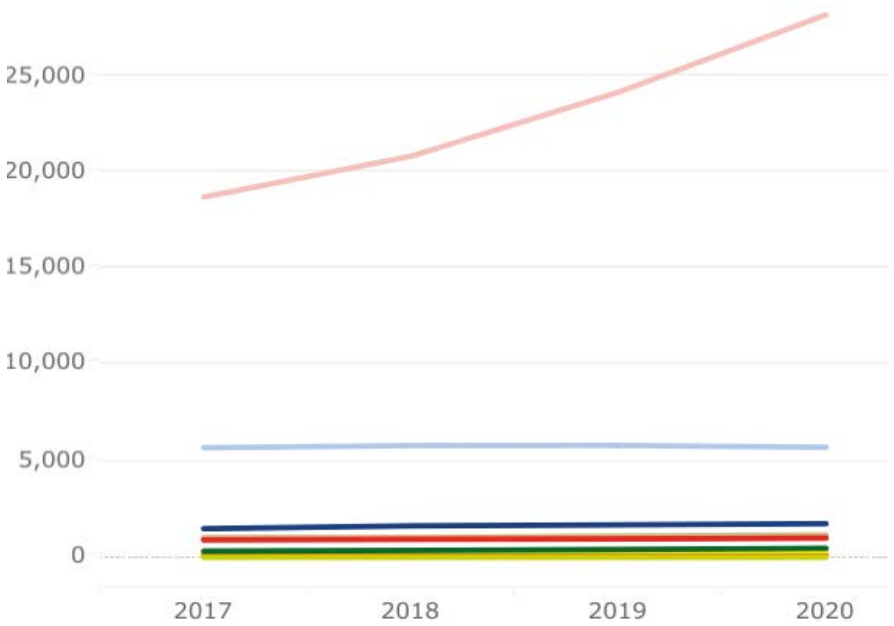


Bron: Kantorenmonitor BV, 2020, bewerking BCI en Tympaan

3.4 Transformatie

In 2019 is 120.300 m2 onttrokken van de kantorenvoorraad op kantorenlocaties, gemengde werkmilieus en bedrijventerreinen. Ruim de helft van de trasformatie heeft plaatsgevonden in Amstelland- Meerlanden en een derde in Amsterdam. In Noord-Holland Noord is ook kantoorruimte onttrokken: ruim 2.800 m2 in de regio Alkmaar en bijna 500 m2 in West-Friesland. De transformatie van kantoren naar voornamelijk woningen in aantal verblijfsobjecten is zichtbaar in figuur 3.5.

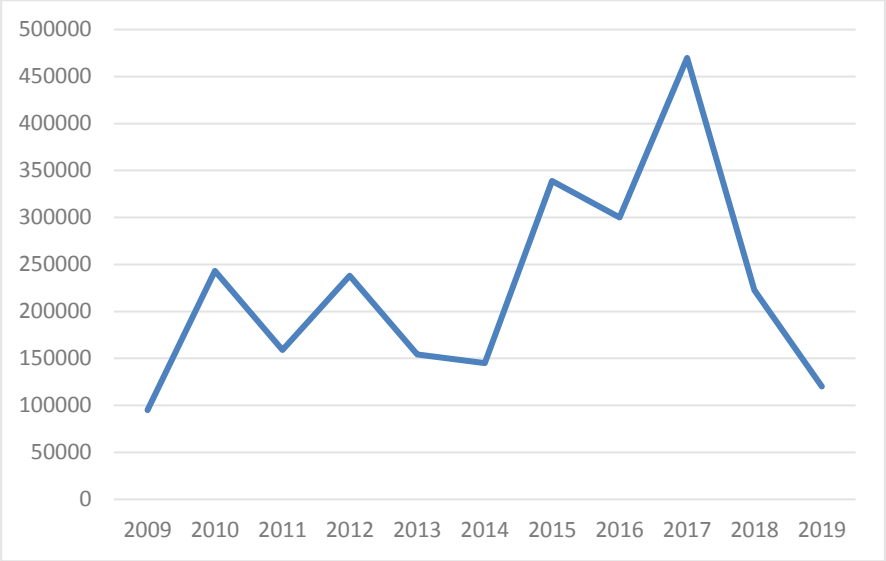
Figuur 3.5 Ontwikkeling in aantal verblijfsobjecten



Bron: BAG per 1 januari 2020, bewerking Tympaan

Figuur 3.6 laat zien dat na de transformatiepiek in 2017 het aantal getransformeerde meters kantoor is gedaald. Dit houdt verband met de aangetrokken markt en de daling van de incourante leegstand. In alle Noord-Hollands regio's is minder getransformeerd, met uitzondering van Amstelland-Meerlanden.

Figuur 3.6 Aantal getransformeerde meters kantoor 2014-2019



Bron: Kantorenmonitor BV, 2020, bewerking BCI en Tympaan

Gemeenten hebben in de jaarlijkse enquête ook aangegeven voor een aantal locaties ook in de komende jaren transformatie te plannen of te voorzien. Het gaat in totaal 130.000 vierkante meter kantoor dat grotendeels wordt omgezet naar wonen.

3.5 Kwalitatieve kenmerken kantorenlocaties

Per 1 januari 2023 moet elk kantoorgebouw minimaal energielabel C hebben. Voldoet het gebouw dan niet aan de eisen, dan mag het kantoorpand per 1 januari 2023 niet meer als kantoor worden gebruikt. Deze verplichting staat in het Bouwbesluit 2012 (RVO). Daarom is in Figuur 3.7 weergegeven hoe de ontwikkeling in energie labels van C en hoger is voor alleen de kantoorpanden. Driekwart van alle Noord- Hollandse kantoorpanden op kantoorlocaties kent een energielabel van A++++ t/m C.

Figuur 3.7 Energielabels kantoren op kantoorlocaties per 1 januari 2020

	Totaal	C of hoger
Amstelland Meerlanden	553	447
Amsterdam	1.863	1.402
Gooi en Vechtstreek	69	61
Haarlem	56	18
IJmond	1	1
Kop van Noord-Holland	3	2
Regio Alkmaar	98	87
West-Friesland	41	30
Zaanstreek-Waterland	26	19
Totaal	**2.710**	**2.067**

Bron: RVO



4 Bedrijventerreinen

Er is in 2019 in totaal 84 hectare bedrijventerrein uitgegeven, waarvan 27 hectare haventerreinen. In alle deelregio's is nog hard aanbod (1.042 ha) waarvan 641 direct beschikbaar. De leegstand van bedrijfsgebouwen is binnen de bandbreedte van 2-5%. Alleen de Gooi en Vechtstreek (7,2%) en West-Friesland (1,6%) wijken daar van af. De veroudering op bedrijventerreinen is gelijk gebleven, maar het aantal locaties met herstructureringsplannen afgenomen. De geschatte transformatieopgave is toegenomen tot ruim 400 hectare. Een derde van de bedrijventerreinen kent georganiseerd beheer en dit aandeel loopt langzaam op, maar verschilt sterk per regio. Het aantal bedrijfspanden met energielabel neemt toe, maar dat zegt nog niet veel over verduurzaming.

4.1 Inleiding

Bedrijventerreinen zijn belangrijke vestigingslocaties voor hoofdzakelijk groothandel, bouw, industrie en nutsbedrijven en vervoer en opslag. Ook werkgelegenheid in sectoren als zakelijke dienstverlening en ICT zijn voor meer dan 20% gevestigd op deze locaties.

De Provincie Noord-Holland heeft 328 bedrijven- en zeehaventerreinen die zijn ingedeeld in 6 segmenten:

- Een campus heeft een grote diversiteit aan kennisintensieve bedrijvigheid met een lage milieuhinder. Terreinen kenmerken zich door een duurzame en parkachtige uitstraling en liggen vaak nabij onderwijsinstellingen.

- Gemengde bedrijventerreinen zijn bestemd voor reguliere bedrijvigheid in milieuhindercategorie 1, 2, 3 en eventueel 4. Deze terreinen kennen een gevarieerd aanbod aan bedrijvigheid, voornamelijk lichte, moderne industrie en overige ('modale') industrie.

- Hoogwaardig bedrijventerrein kenmerken zich door een hoog kwaliteitsniveau en een representatieve uitstraling. Ze zijn specifiek bestemd voor bedrijven met hoogwaardige activiteiten, onderzoek en zakelijke dienstverlening.

- Op industriële terreinen zit overwegend zware industrie. Bedrijvigheid in hindercategorie 5 is toegestaan.

- Logistieke bedrijventerreinen huisvesten (grootschalige) logistieke en distributieactiviteiten. Ze worden gekenmerkt door relatief grote kavels en een goede ontsluiting over weg, spoor, en/of water.

- Bij zeehaventerreinen wordt er onderscheidt gemaakt tussen kade gebonden (direct aan een havenbekken of diep vaarwater, met laad- en losfaciliteiten) en haven gerelateerd (binnen 2,5 km. van een havenbekken, bestemd voor activiteiten gerelateerd aan de haven zoals logistiek of dienstverlening).

Tabel 4.1 maakt inzichtelijk dat de 328 bedrijven- en zeehaventerreinen in de Provincie Noord-Holland gezamenlijk 7.465 hectare beslaan en ruimte bieden aan 313.307 banen. Ten opzichte van vorig jaar is het aantal banen toegenomen met 12.000.

Tabel 4.1 Segmentering bedrijventerreinen, netto uitgegeven (ha) en aantal banen (2019)

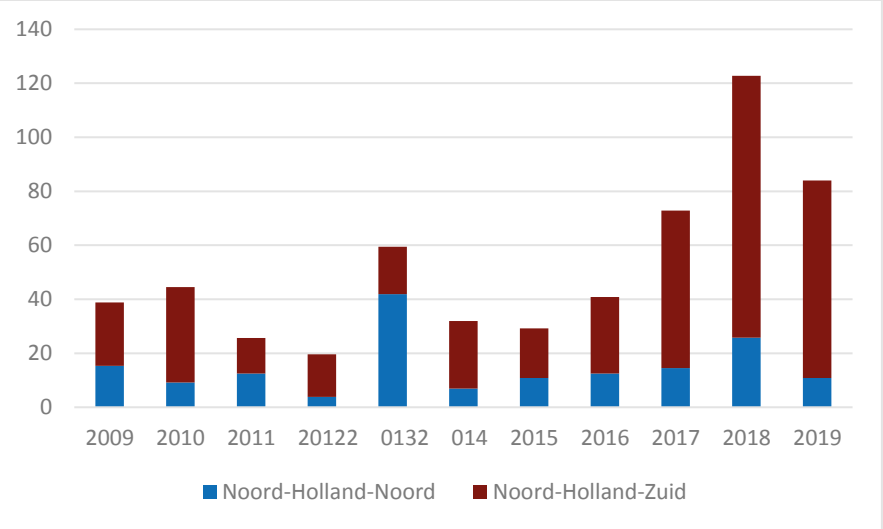
Segmenten	Aantal locaties	Totaal uitgegeven netto oppervlakte (ha)	Aantal banen
campus	2	33	5.970
gemengd bedrijventerrein	247	3.834	207.890
haventerrein (havengerelateerd)	13	379	14.026
haventerrein (kadegebonden)	23	1.311	16.746
hoogwaardig bedrijventerrein	17	413	29.526
industrieel bedrijventerrein	16	1.221	26.124
logistiek bedrijventerrein	10	273	13.025
Totaal	**328**	**7.465**	**313.307**

Bron: Provincie Noord-Holland, LISA, bewerking BCI en Tympaan (per 1 januari 2020)

4.2 Uitgifte, voorraad en aanbod

In 2019 is bijna 84 hectare grond uitgegeven op bedrijventerreinen, waarvan ruim 27 hectare haventerreinen. Daarmee is een correctie ten opzichte van het recordjaar 2018, toen 123 hectare werd uitgegeven.

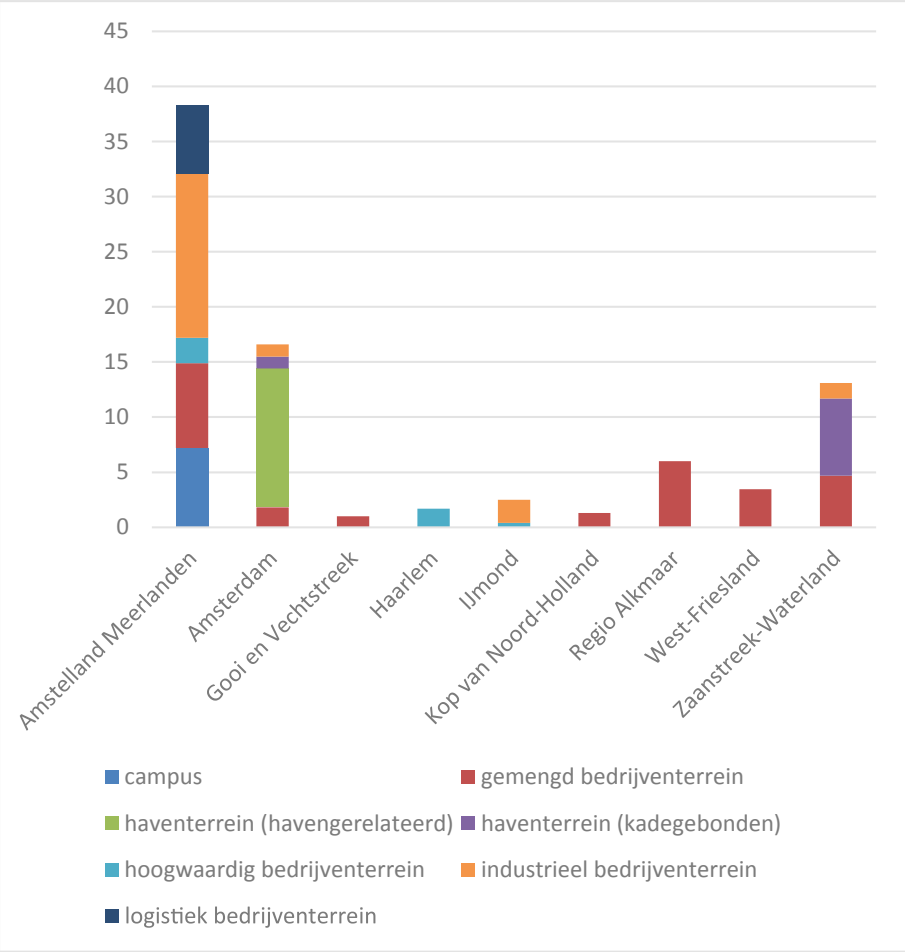
Figuur 4.1 Uitgiften bedrijven- en zeehaventerreinen 2009-2019 naar regio (netto hectare)



Bron: Provincie Noord-Holland (2020)

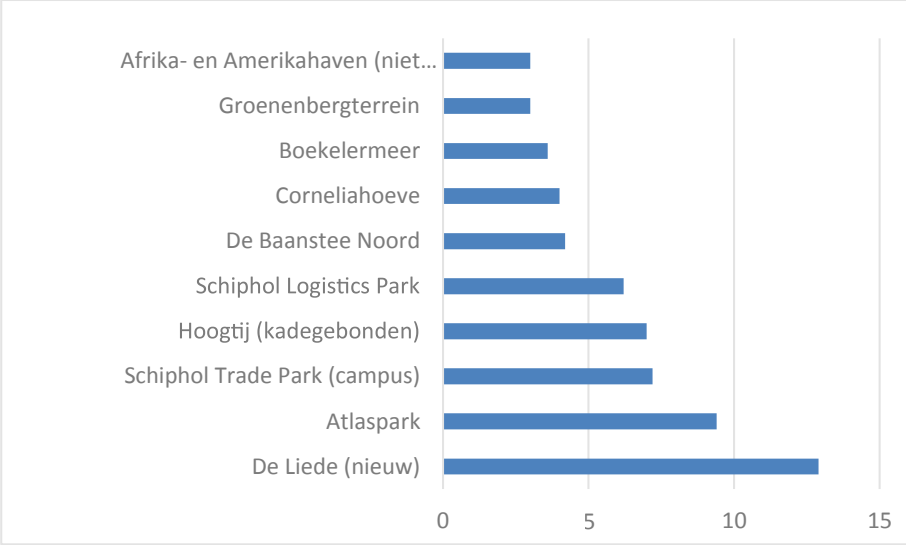
De deelregio Amstelland-Meerlanden kent met ruim 38 ha de meeste gronduitgifte, gevolgd door Amsterdam (16,6 ha) en Zaanstreek (13,1 ha). Ten opzichte van 2018 kent voornamelijk Amsterdam (in 2018 nog goed voor 44,4 ha) dit jaar minder gronduitgifte in vergelijking met de andere deelregio`s. Bovendien zijn de gronduitgiften met name op haventerreinen (16,6 ha in Amsterdam). Er is 8,1 hectare aan kadegebonden bedrijventerrein uitgegeven. In Noord-Holland Noord zijn de uitgiften allemaal in dit segment gemengd. In de Kop van Noord- Holland is fors minder uitgegeven dan vorig jaar (2020: 10,8 ha).

Figuur 4.2 Uitgifte bedrijventerreinen per deelsegment, per deelregio (2019, netto hectare)



Bron: Provincie Noord-Holland, bewerking BCI en Tympaan (per 1 januari 2020)

Figuur 4.3 Grootste uitgiften in Noord-Holland in 2019 (ha)



Bron: Provincie Noord-Holland (2020)

De grootste uitgiften waren in 2019 in de Liede (Haarlemmermeer) en Atlaspark (Amsterdam). De grootste uitgifte in Noord-Holland Noord is Boekelermeer (Regio Alkmaar). Het beeld van figuur 4.3 komt overeen met het beeld van 2018.

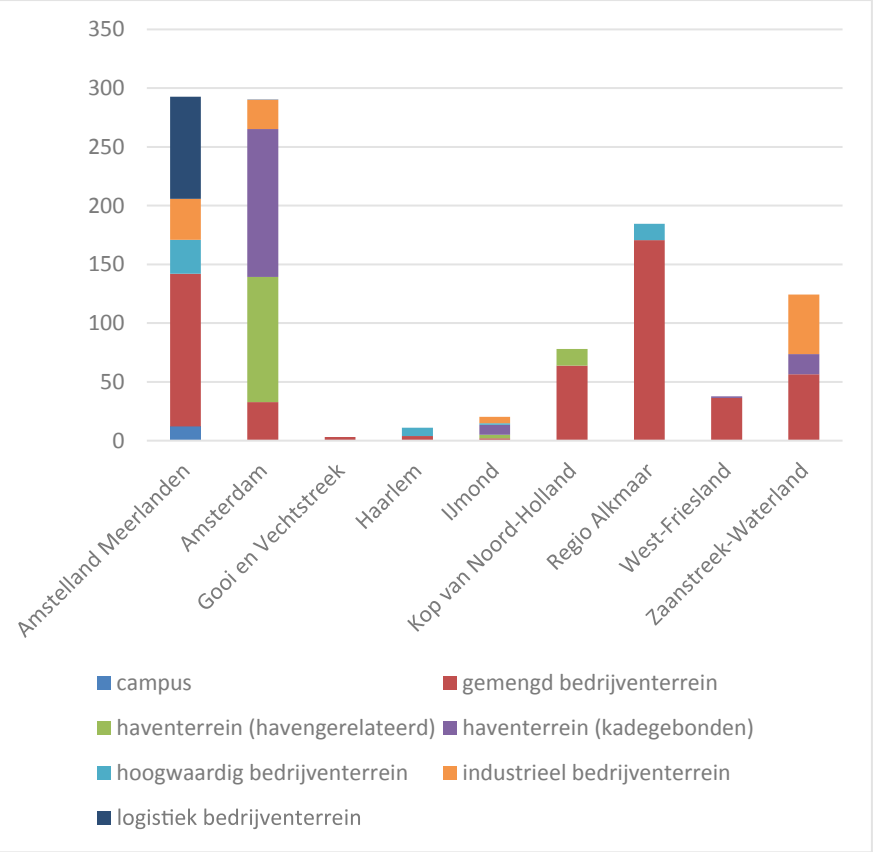
Tabel 4.2 Aanbod bedrijventerreinen (hard en zacht planaanbod) (ha) per 1 januari 2020

	hard en terstond uitgeefbaar planaanbod t/m 2030	hard planaanbod tot 2030	zacht planaanbod tot 2030	zacht planaanbod na 2030
Amstelland Meerlanden	152	293	5	42
Amsterdam	255	290	0	5
Gooi en Vechtstreek	3	3	1,8	0
Haarlem	8	11	0	0
IJmond	27	20	0	0
Kop van Noord-Holland	21	78	91	3
Regio Alkmaar	98	185	0	0
West-Friesland	2	38	5	0
Zaanstreek-Waterland	74	124	0	0
Totaal	**641**	**1.042**	**103**	**50**

Bron: Provincie Noord-Holland, bewerking BCI en Tympaan

In alle deelregio's van Noord-Holland is nog hard aanbod (1.042 ha) waarvan 641 direct beschikbaar. In de periode na 2030 neemt dit sterk af en is in de meeste regio's en segmenten weinig bedrijfskavels op voorraad. Amsterdam heeft voornamelijk haventerrein als harde planvoorraad. Zaanstreek en IJmond hebben nog beperkt haventerrein in aanbod.

Figuur 4.4 Hard planaanbod bedrijventerreinen per segment, per deelregio t/m 2030



Bron: Provincie Noord-Holland, bewerking BCI en Tympaan

4.3 Leegstand

Leegstand van bedrijfsruimte op bedrijventerreinen is een belangrijke indicator om de marktsituatie op bedrijventerreinen te duiden. In deze monitor is voor het eerst de leegstand van verblijfsobjecten door BCI en Tympaan in beeld gebracht.

Tabel 4.3 Leegstaande verblijfsobjecten, oppervlakte leegstand en gemiddelde omvang bedrijventerreinen 2019

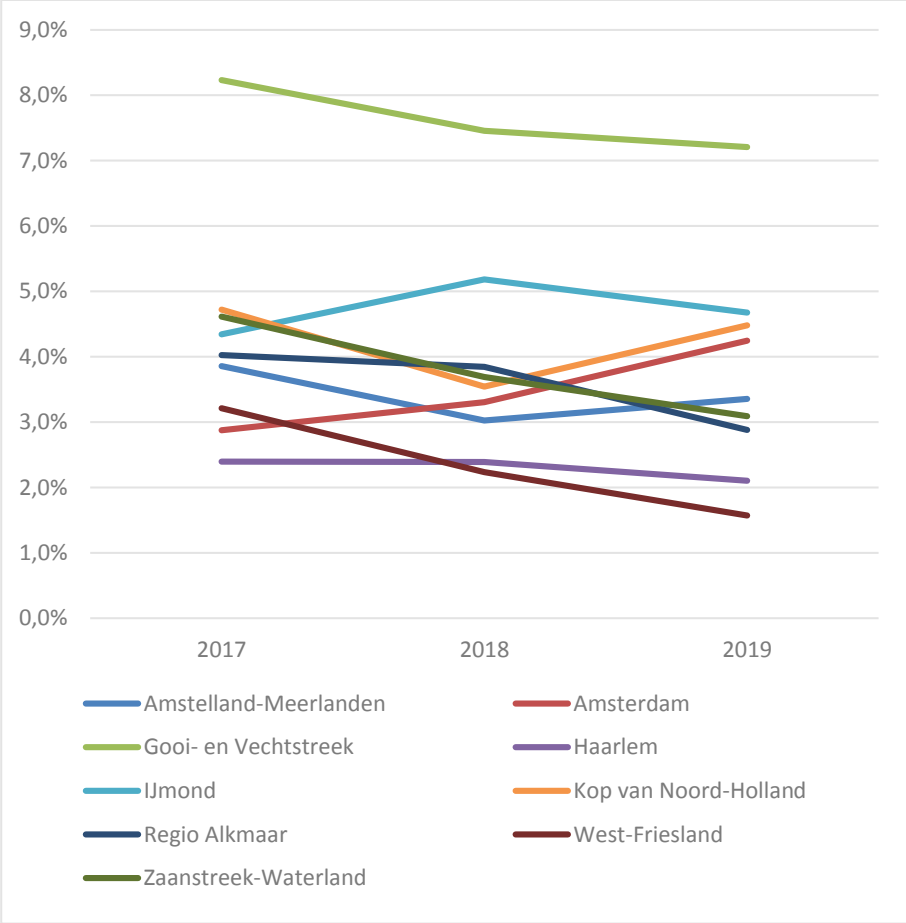
Deelregio	Leegstaande panden 2019	Totaal oppervlakte (m2)	Gemiddeld oppervlakte (m2)
Amstelland-Meerlanden	235	157320	669
Amsterdam	470	250530	533
Gooi- en Vechtstreek	400	118740	297
Haarlem	75	19900	265
IJmond	155	78910	509
Kop van Noord-Holland	180	75690	421
Regio Alkmaar	210	78730	375
West-Friesland	135	39810	295
Zaanstreek-Waterland	250	103300	413
Totaal Noord-Holland	**2110**	**922930**	**437**

Bron CBS, bewerking BCI en Tympaan

Tabel 4.3 geeft inzicht in de leegstaande verblijfsobjecten op de Noord- Hollandse bedrijventerreinen. Een vijfde van de 2110 leegstaande panden is te vinden in de regio's Amsterdam en Gooi en Vechtstreek. In Haarlem staan maar 75 panden leeg. West- Friesland kent het laagste aantal vierkante meters leegstaande panden: 39.810. De panden in Haarlem zijn gemiddeld het kleinst, in tegenstelling tot leegstaande bedrijfspanden in Amstelland-Meerlanden.

De leegstandpercentages van de deelregio's in Noord-Holland zijn binnen de bandbreedte van 2 tot 5%. Alleen de regio's Gooi en Vechtstreek (7,2%) en West-Friesland (1,6%) wijken daar van af. Gemiddeld in Noord- Holland nam de leegstand af van 4,0% naar 3,7% in 2019.

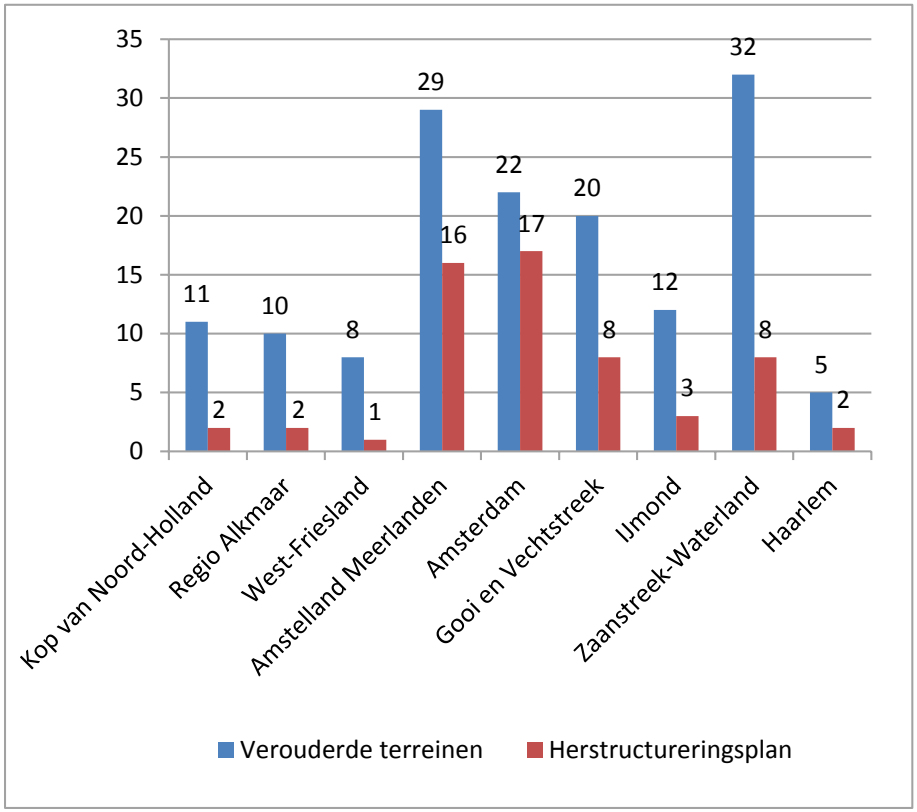
Figuur 4.5: Leegstand van verblijfsobjecten op bedrijventerreinen (oppervlakte %)



Bron: CBS, bewerking BCI en Tympaan

4.4 Veroudering, herstructurering en transformatie

Figuur 4.6 Veroudering en herstructureringsplannen in Noord-Holland bedrijven- en zeehaventerreinen (aantal) op 1-1-2020



Bron: Provincie Noord-Holland (2020)

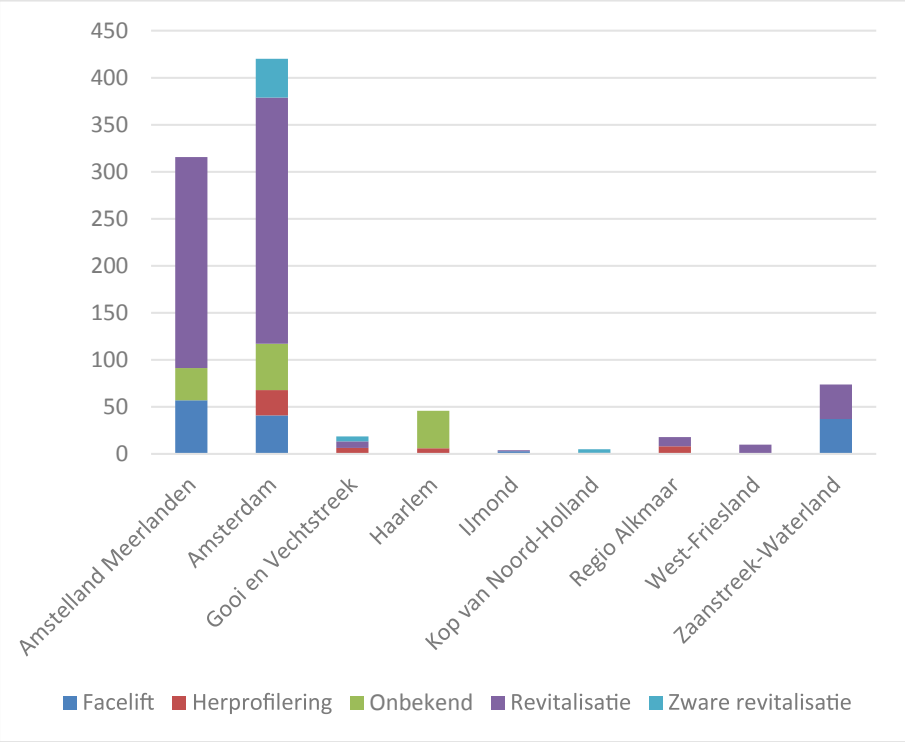
Om veroudering van de 149 terreinen tegen te gaan zetten publieke en private partijen in op herstructureringsplannen voor de bedrijventerreinen. Op 40% van de verouderde terreinen zijn plannen tot herstructurering (59). In Noord-Holland Noord is het aantal verouderde en te herstructureren terreinen licht afgenomen. In Amstelland- Meerlanden en Amsterdam is dit ten opzichte van 2019 juist toegenomen. In Zaanstreek-Waterland is de veroudering doorgezet maar is juist het aantal herstructureringsplannen afgenomen, mogelijk in relatie tot transformatie.

De herstructureringsopgave van 788 hectare in totaal is ook naar type onderscheiden:

- Facelift, 138 hectare
- Revitalisering, 552 hectare
- Zware revitalisering, 50 hectare
- Herprofilering, 49 hectare
- Onbekend, 123 hectare

Ten opzichte van 2019 kent de herstructureringsopgave een nog groter aandeel revitalisering. Onderstaande figuur laat zien dat deze opgave met name ligt in Amsterdam en Amstelland-Meerlanden.

Figuur 4.7: Herstructureringsopgave per deelregio naar type herstructurering (in hectare)



Bron: Provincie Noord-Holland, bewerking BCI en Tympaan (per 1 januari 2020)

De voortgang van de herstructurering is in beeld gebracht naar fase. Van de 62 herstructureringsplannen is bij de geënquêteerde gemeente nog onbekend welke voortgang er is. Er zijn 20 terreinen met een plan van aanpak. Er zijn 5 plannen in de financieringsfase en eveneens 5 plannen in de uitvoeringsfase.

De herstructurering wordt deels betaald met HIRB-subsidies (tabel 4.3). De verleende subsidies in 2019 zijn in lijn met de veroudering en herstructureringsopgaven zoals hierboven beschreven.

Tabel 4.3 Overzicht verleende subsidies herstructurering HIRB 2019

Deelregio	Gemeente	Bedrijventerrein	Type herstructurering [1]
Amstelland-Meerlanden	Haarlemmermeer	Bedrijventerrein Spoorzicht	Revitalisering
Amstelland-Meerlanden	Haarlemmermeer	Airport Business Park de Hoek	Facelift
Amsterdam	Amsterdam	Amerikahaven Zuidoost	Revitalisering
Gooi en Vechtstreek	Weesp	Bedrijventerrein Nijverheidslaan	Beeldkwaliteitsfonds
IJmond	Beverwijk	Bedrijventerrein Beverwijk	Revitalisering
IJmond	Velsen	Havengebied IJmond	Beeldkwaliteitsfonds
Kop van Noord-Holland	Texel	Haven Oudeschild	Facelift
Zaanstreek- Waterland	Zaanstad	Noorderveld & Molletjesveer	Duurzaamheidsfonds
Zaanstreek- Waterland	Zaanstad	Zuiderhout	Revitalisering

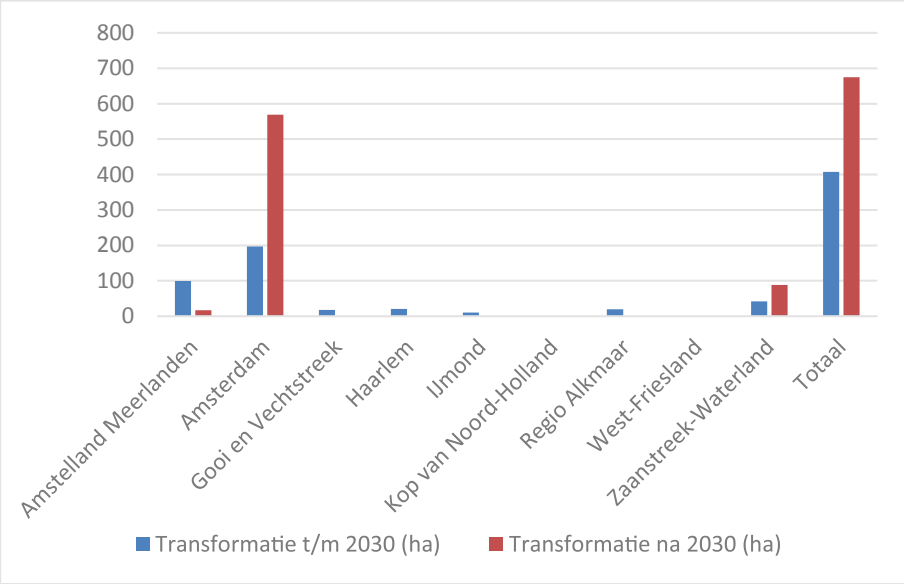
Bron: Provincie Noord-Holland

1) Naast herstructurering is het bij de HIRB-fysiek ook mogelijk om voor projecten een beeldkwaliteit- of duurzaamheidsfonds aan te vragen. Voor dat laatste geldt wel dat er in de afgelopen vijf jaar HIRB-fysiek subsidie moeten worden toegekend.

In 2019 is het budget voor de herstructurering HIRB volledig uitgeput. In totaal was er voor 16 projecten subsidie aangevraagd voor in totaal €3,2 miljoen. Het beschikbare subsidiebedrag was €1,2 miljoen. Dit betekent dat er voor 9 projecten subsidie beschikbaar is. De meest aangevraagd type van herstructurering is revitalisering.

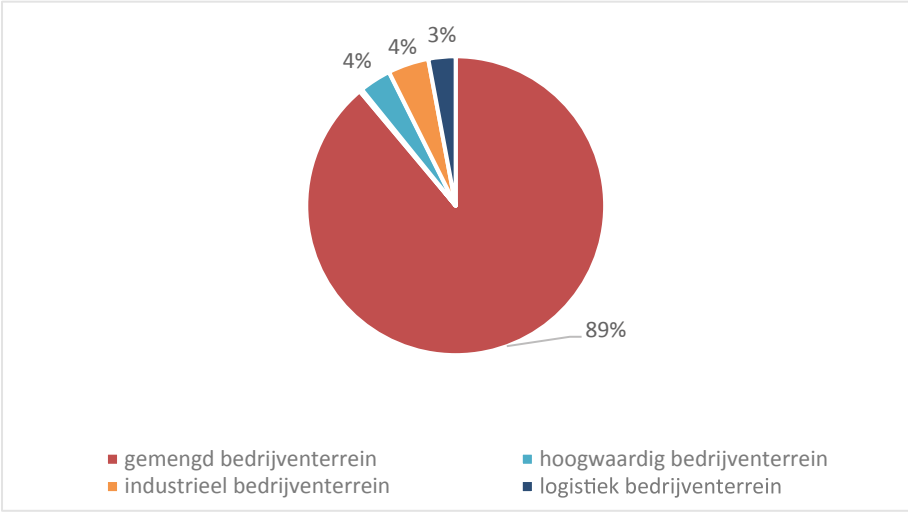
De inschatting van het transformatievolume van bedrijventerreinen naar met name (gemengde) woonmilieus is in 2019 sterk toegenomen. In 2019 was de inschatting transformatie t/m 2030 nog ruim 100 hectare in Noord-Holland, in 2020 is dit meer dan 400 hectare (zie figuur 4.8). Het verschil kan worden verklaard doordat de geschatte transformatie in Amsterdam Haven-Stad dit jaar beter in beeld is. De transformatie binnen de Amsterdamse ring zijn met name gemengde bedrijventerreinen (zie figuur 4.9).

Figuur 4.8: Geschatte transformatievolume t/m 2030 (in netto ha) per deelregio



Bron: Provincie Noord-Holland, bewerking BCI en Tympaan (per 1 januari 2020)

Figuur 4.9 : Geschatte transformatievolume t/m 2030 (%) naar segment



Bron: Provincie Noord-Holland, bewerking BCI en Tympaan (per 1 januari 2020)

4.5 Georganiseerd beheer en verduurzaming

Twee-derde van de bedrijventerreinen kent geen georganiseerd beheer in Noord-Holland. Er zijn in 2019 96 terreinen met georganiseerd beheer. Dat is een toename van 8 ten opzichte van 2019. Het aantal terreinen met beheer in ontwikkeling is afgenomen van 19 naar 15 bedrijventerreinen. Er zijn grote regionale verschillen in organisatiegraad.

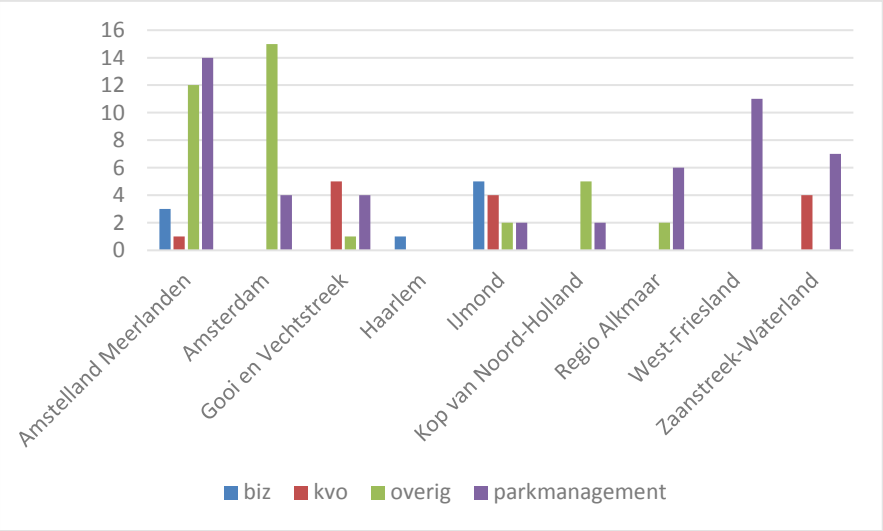
Tabel 4.4 Organisatievormen op bedrijventerreinen per deelregio

	Geen organisatie	Georganiseerd	In ontwikkeling	%
Amstelland-Meerlanden	31	25	5	36%
Amsterdam	19	19	0	46%
Gooi en Vechtstreek	15	9	1	36%
Haarlem	5	1	0	17%
IJmond	9	11	2	50%
Kop van Noord-Holland	37	6	1	14%
Regio Alkmaar	27	7	1	20%
West-Friesland	23	11	1	31%
Zaanstreek-Waterland	37	7	4	14%
Totaal	203	96	15	29%

Bron: Provincie Noord-Holland, bewerking BCI en Tympaan (per 1 januari 2020)

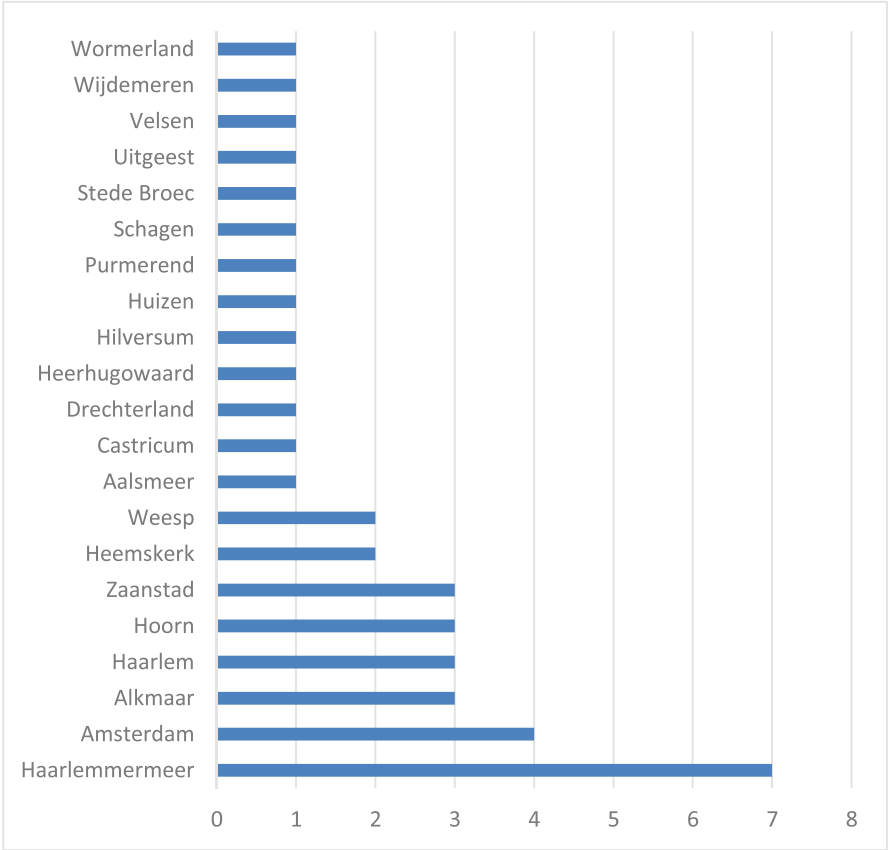
Van het georganiseerd beheer is parkmanagement de meest voorkomende vorm (50 terreinen). Keurmerk Veilig Ondernemen (KVO, 14) en bedrijveninvesteringszones (BIZ, 9) komen minder vaak voor. Figuur 4.10 laat zien dat in IJmond en Amstelland-Meerlanden de BIZ vaker voorkomt terwijl KVO in Gooi en Vechtstreek de meest gekozen vorm is. De BIZ op bedrijventerreinen in Amsterdam komt nauwelijks voor, maar er zijn wel overige vormen van beheer, zoals het beheer van Haven Amsterdam.

Figuur 4.10 Verdeling van de organisatievormen op terreinen met organisatie



Bron: Provincie Noord-Holland, bewerking BCI en Tympaan (per 1 januari 2020)

Tabel 4.5 Subsidies verduurzaming en beheer Ondersteuning Toekomstbestendige Werklocaties (OTW) naar gemeente, in 2019



Bron: Provincie Noord-Holland, 2020

In tabel 4.5 is een overzicht van de 40 toegezegde subsidies voor de uitvoeringsregeling Ondersteuning Toekomstbestendige Werklocaties (OTW-regeling) per gemeente. In totaal was er in 2019 €1,2 miljoen beschikbaar. Hiervan is ruim €700.000 uitgegeven. Het thema verduurzamen van bedrijventerreinen is volledig uitgeput. Het thema beheer op bedrijventerreinen kende wel een onderbesteding. Dit had onder meer te maken dat samenwerkingsprojecten op bedrijventerreinen een lange voorbereidingstijd kennen. Daarnaast werden veel toekomstvisies opgesteld.

Het ruimtegebruik, veelal uitgedrukt in terreinquotiënten (vierkante meter per baan) loopt sterk uiteen per segment van bedrijventerreinen. De segmenten met een hoog terreinquotiënt zijn terreinen die sectoren die veel ruimte vragen, zoals de Tata in de IJmond en de Haven van Amsterdam. Dit is minder terug te zien in het creëren van veel werkgelegenheid, maar is wel degelijk belangrijk voor de economie.

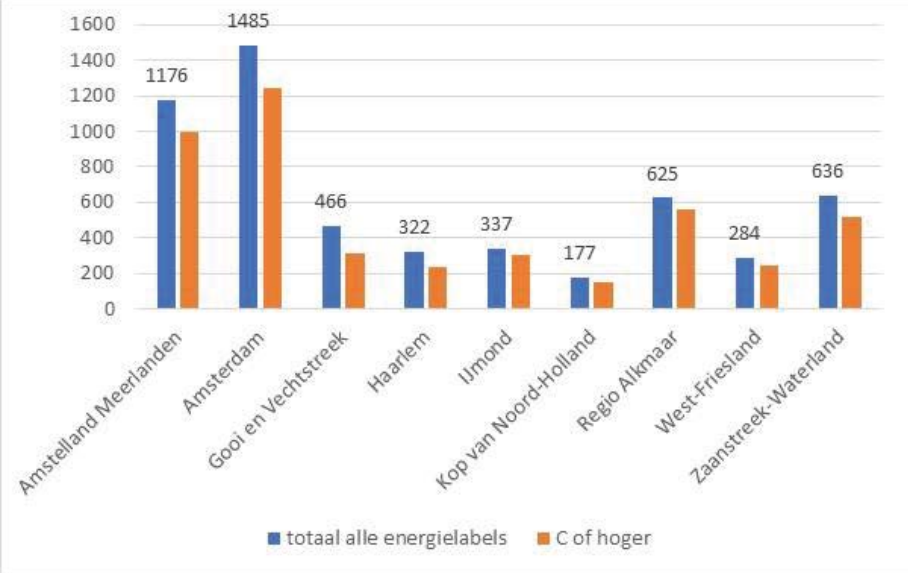
Tabel 4.6 Netto areaal bedrijventerreinen, aantal banen en ruimtegebruik per segment

	Uitgegeven areaal (ha)	Banen	Terreinquotiënt
Amstelland Meerlanden	1315	69.774	188
Amsterdam	2053	77.126	266
Gooi en Vechtstreek	314	23.385	134
Haarlem	155	12.900	120
IJmond	1151	26.781	430
Kop van Noord-Holland	618	16.451	376
Regio Alkmaar	575	30.140	191
West-Friesland	556	23.592	236
Zaanstreek-Waterland	727	33.158	219
Totaal	**7465**	**313.307**	**238**

Bron: LISA, Provincie Noord-Holland obv monitoring, bewerking BCI en Tympaan (per 1 januari 2020)

In Noord-Holland zijn 5.508 panden op bedrijventerreinen met een energielabel. Daarvan hebben 4.560 energielabel C of hoger (83%). Het aantal energie labels op bedrijventerreinen is in alle regio's toegenomen vanaf 2018. De toename van labels zegt helaas nog niet alles over het verduurzamen van de bedrijfspanden op bedrijventerreinen, in die zin dat het verkrijgen van het label gebaseerd is op de huidige situatie en niet op de maatregelen die genomen gaan worden. Op dit moment kan er niet gemonitord worden hoeveel van de C-labels naar een hoger label zijn gegaan. Anders dan voor kantoren zijn er (nog) geen vereiste labels op bedrijfsvastgoed van toepassing.

Figuur 4.10 Totaal aantal energie-labels en aandeel C of hoger per 1 januari 2020



Bron RVO, bewerking BCI en Tympaan


Venture Studio
BEVEILIGD DOOR
BouWatch
Science Park 608
Delph
MyReputationLab

5 Bijlage: Definities

Gemengde werklocaties

Onder gemengde werkmilieus worden alle locaties waar gewerkt wordt, buiten bedrijventerreinen en kantoorlocaties verstaan. Deze milieus kenmerken zich door een mix van onder andere wonen, werken, recre- atie en voorzieningen. In het kader van de Monitor zijn er zes soorten gemengde werkmilieus onderscheiden, welke aansluiten bij de voorgaande monitoren Plabeka:

- *Centrumgebieden:* centra van gemeenten/woonkernen met meer dan 20.000 inwoners. Kenmerkend is de concentratie aan voorzieningen. Veel voorkomend type bedrijvigheid zijn retail, horeca, (overige) dienstverlening.

- *Woonwijken:* alles binnen het bestaand stedelijk gebied maar buiten het centrumgebied. Hiertoe behoren woonwijken, maar ook voorzieningen en groen binnen de stad. Het type bedrijvigheid dat binnen een woonwijk gevestigd is zijn onder meer zzp'ers, bedrijven aan huis, scholen/onderwijsinstellingen, zorgfuncties, horeca en buurt- winkelcentra.

- Het *landelijk gebied* is alles buiten het bestaand stedelijk gebied. Indicatief ligt de dichtheid van bebouwing hier lager dan 1.000 adressen per vierkante kilometer. Dit gebeid is gekenmerkt door onder meer land- en (glas)tuinbouw, leisure en uiteenlopende bedrijvigheid in landelijk gebied.

- *Creatieve wijken:* woon-werkgebieden in (grote) steden die door menging met zelfstandige kantoorruimtes voorzien in een behoefte aan informeel stedelijk werkmilieu. Bedrijvigheid in de creatieve industrie (moderne maakindustrie, mode, cultuur), kennis/onderwijsinstellingen en retail is hier gevestigd en is veelal in (creatieve) bedrijfsverzamelgebouwen te vinden.

- *Productieve wijken:* woon-werkgebieden in (grote) steden die bedrijven integreren in het stedelijk woonmilieu, en zo divers onderne-merschap voor de stad behouden. Type bedrijvigheid: moderne maakindustrie, stadsverzorgende bedrijvigheid en retail.

- *Stadsstraten:* economische functielinten met een duidelijke ver-keersfunctie, maar ook een nadrukkelijke verblijfsfunctie. Onder meer de retail, de horeca en vele diensten in kantoren zijn hier gevestigd.

Kantoorlocaties

Bruto vloeroppervlakte (bvo)
Oppervlak gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies die de desbetreffende ruimte of groep van ruimten omhullen.

Kantorenlocatie
Een perceel of een groepering van aaneengesloten percelen, waarop gebouwen gerealiseerd dan wel te realiseren zijn, die uitsluitend of hoofdzakelijk een kantoorfunctie hebben.

Voor kantoren bestemde percelen, waarop nog niet gebouwd is, tellen ook mee.
De aaneengeslotenheid van percelen is van wezenlijk belang. Verspreid liggende kantoorpercelen in een buurt gelden bijvoorbeeld als verschillende locaties. Kantoorruimte wordt gemeten in m² bruto vloeroppervlakte (bvo). Waar in deze rapportage wordt gesproken over vierkante meters, wordt ook het bruto vloeroppervlakte bedoeld.

De analyse beperkt zich tot de grotere kantoorlocaties waar minimaal 2.000 m² bruto vloeroppervlak kantoorruimte staat of in de nabije toekomst te realiseren is. Wanneer in de rapportage de term 'kantoorlocaties' wordt gebruikt worden deze grotere locaties bedoeld. Niet tot kantoren worden gerekend publieke en semipublieke instellingen als ziekenhuizen en onderwijsinstellingen. Kantoorruimte die deel uitmaakt van fabrieks- of bedrijfsgebouwen wordt toegerekend aan de hoofdfunctie bedrijfsgebouw.

Overige kantoren
Kantoren op locaties met een bestaande plus de te realiseren aaneengesloten kantoorvloeroppervlakte dat in principe kleiner dan
2.000 m² bvo is.

Kantorenvoorraad
Het aantal vierkante meters kantoorruimte dat in bestaande/zichtbare/fysieke kantoorgebouwen aanwezig is. Deze ruimte moet in gebruik, in aanbod of leegstaand zijn.

Kantoren in gebruik (voorraad in gebruik)
Het aantal vierkante meters kantoorruimte dat in het verleden betrokken is, en op de peildatum (1 januari 2020) in gebruik is.

Kantoorquotiënt
Aantal m² bvo op een kantoorlocatie in gebruik (excl. leegstand) / aantal arbeidsplaatsen op een kantoorlocatie.

Leegstand
Kantoren die op de peildatum niet in gebruik zijn. Leegstand wordt uitgerekend door de totale bestaande voorraad te verrekenen met bestaande voorraad in gebruik.

In de metingen van leegstand wordt gerekend inclusief voorverhuur. Dit houdt in dat als een kantoor wel verhuurd maar nog niet in gebruik is het wel tot de leegstand gerekend wordt.

Plancapaciteit
Voornemens van gemeenten, projectontwikkelaars en bouwmaatschappijen voor de ontwikkeling van nieuwe kantoren.

Transformatie
Voornemens van gemeenten, projectontwikkelaars en bouwmaatschappijen voor de transformatie van bestaande kantoorruimte naar andere functies (wonen, horeca, bedrijfsverzamelgebouw).

Bedrijventerreinen

Bedrijventerrein / werklocatie
Een terrein dat vanwege zijn bestemming bestemd en geschikt is voor gebruik door handel, nijverheid, dienstverlening en industrie. Op deze terreinen kan ook enige commerciële en niet-commerciële dienstverlening (zoals kantoorgebouwen, detailhandel) aanwezig zijn, maar deze hebben samen een minderheidsaandeel in de terreinoppervlakte. Onder de omschrijving vallen daarmee tevens (delen van) werklocaties die gedeeltelijk bestemd zijn en geschikt zijn voor kantoren.

De volgende terreinen vallen er niet onder:

- terrein voor grondstoffenwinning, olie en gaswinning;
- terrein voor waterwinning;
- terrein voor agrarische doeleinden zonder verwerkende industrie en logistiek;
- terrein voor afvalstort.

Bruto oppervlakte bedrijventerrein

De totale oppervlakte van de werklocatie met bedrijfsbestemming. Totaal oppervlakte werklocatie (in ha) binnen de bruto contour, inclusief binnen de bruto contour aanwezige andere functies.

Hard en zacht planaanbod / planfasen

Harde plannen betreffen terreinen waar een bestemmingsplan voor is vastgesteld. Alle andere terreinen zijn zachte plannen. Deze plannen zijn bijvoorbeeld in studie of maken deel uit van een structuurvisie of ruimtelijk plan. De volgende planfasen zijn te onderscheiden:

(Vastgesteld en) Onherroepelijk bestemmingsplan: een vastgesteld bestemmingsplan voor een werklocatie, dat onherroepelijk is geworden;

- *Vastgesteld bestemmingsplan:* is een bestemmingsplan voor een werklocatie dat door de gemeenteraad is vastgesteld waartegen nog beroepsmogelijkheden openstaan of waartegen beroep is ingesteld;
- *Ontwerp bestemmingsplan:* is een ontwerp voor een bestemmingplan voor een werklocatie dat door burgemeester en wethouders ter inzage is gelegd;
- *Plan in structuurvisie:* werklocatie opgenomen in een provinciale of gemeentelijke structuurvisie en waarvoor nog geen bestemmingsplanprocedure gestart is;
- *Ruimtelijk plan:* werklocatie niet opgenomen in een provinciale of gemeentelijke structuurvisie, maar waar wel een (master)plan voor is opgesteld en waarover bestuurlijk overleg plaatsvindt;
- *Studiefase:* locatie in studie

Herstructurering

Verbeteren en verduurzamen van bestaande bedrijventerreinen. Door bestaande terreinen voor ondernemers aantrekkelijk te houden of weer aantrekkelijk te maken is er minder behoefte aan het ontwikkelen van nieuwe bedrijventerreinen. Er zijn vier typen herstructurering:

- *Facelift:* doel van een facelift is de veroudering van de fysieke ruimte aan te pakken. Daarbij gaat het om ingrepen die de uitstraling van het terrein ten goede komen zoals de entree tot het terrein, straatverlichting en openbaar groen. Een facelift is de lichtste vorm van herstructurering. De kosten voor dit type ingrepen zijn relatief laag.
- *Revitalisering:* forse integrale verbetering van het terrein, waarbij naast ingrepen gericht op de uitstraling van het terrein (facelift) eveneens aandacht is voor het vernieuwen van de bestaande ondergrondse en bovengrondse infrastructuur en het oplossen van knelpunten zoals parkeerproblematiek, uitbreidingsruimte van bedrijven e.d.
- *Zware revitalisering:* Bij dit soort revitalisering is op delen van terreinen sprake van noodzakelijke verwerving van gronden waarna deze bouwrijp worden gemaakt. Bodemsanering, sloop van opstallen en de aanleg/herinrichting van (nieuwe) infrastructuur is veelal onderdeel van dit proces. De gronden kunnen aansluitend (deels) opnieuw worden uitgegeven. De huidige werkfunctie van het terrein, met reguliere bedrijfsruimtes, blijft behouden.
- *Herprofilering:* bij herprofilering wordt het bedrijventerrein grondig aangepakt (met bijvoorbeeld bedrijfsuitplaatsingen) waardoor het terrein in een ander (hoger) segment gesitueerd kan worden. De kosten voor dit type ingrepen zijn doorgaans hoog.

Kwalitatieve segmentering bedrijven- en zeehaventerreinen

Elk bedrijven- en zeehaventerrein in Noord-Holland is ingedeeld in één kwalitatief segment, conform de definities uit de Monitor Plabeka 2016- 2017. De kwalitatieve segmenten zijn:

- *Logistiek (voorheen transport & distributie):* terreinen die specifiek zijn bestemd voor transport-, distributie- en groothandelsbedrijven. Denk aan bedrijven die activiteiten ontplooien op het vlak van de spoorwegen, het wegvervoer en de binnenvaart. Hieronder vallen ook veem- en pakhuisbedrijven, expediteurs, cargadoors, bevrachters en andere tussenpersonen en reisbureaus waarbij het hier echter alleen gaat om die delen van de reisbureaus die de administratieve taken vervullen. Het gaat dus niet om de zogenaamde 'frontoffices' van de reisbureaus waar men een reis boekt.

- *Gemengd (voorheen modern gemengd):* terreinen met een hindercategorie 1, 2, 3 of 4, bestemd voor reguliere bedrijvigheid en niet behorend tot de terreinen die zijn getypeerd als hoogwaardig bedrijvenpark of distributiepark. Deze terreinen kennen een gevarieerd aanbod aan bedrijvigheid voornamelijk bestaande uit licht moderne industrie en overige ('modale') industrie. In een enkele situatie kan men nog (wat) zwaar milieuhinderlijke industrie of een (klein) aantal transport- en distributiebedrijven aantreffen. Kenmerkend voor deze terreinen is de aanwezigheid van bedrijven uit de voedings- en genotmiddelenindustrie, textielindustrie, kledingindustrie, schoen- en lederwarenindustrie, hout- en meubelindustrie, papier- en papierwarenindustrie, bouwmaterialen-, aardewerk- en glasindustrie, metaalproductenindustrie, machine-industrie, elektrotechnische industrie, transportmiddelenindustrie, instrumenten- en optische industrie, de bouwnijverheid en bouwinstallatiebedrijven. In mindere mate kan ook gedacht worden aan groothandelsbedrijven en luchthavengebonden transport- en distributiebedrijven.

- *Hoogwaardig en campusachtig (voorheen parkachtig):* hoogwaardige bedrijvenparken die specifiek zijn bestemd voor bedrijven met hoogwaardige (productie- en of R&D) activiteiten. Kenmerkend voor deze terreinen is de aanwezigheid van bedrijven uit de elektrotechnische industrie, instrumenten- en optische industrie en overige hoogwaardige industrie zoals muziekmiddelenindustrie en fotolaboratoria. Ook moet gedacht worden aan bedrijven uit de IT-industrie die zich specifiek richten op onderzoek en/of productie van IT-middelen. In enkele situaties kan er ook bedrijvigheid uit de voedingsmiddelenindustrie, kledingindustrie, schoen- en lederwarenindustrie, houten meubelindustrie, papier- en papierwarenindustrie, bouwmaterialen-, aardewerken glasindustrie, metaalproductenindustrie, machine-industrie, transportmiddelenindustrie, de bouwnijverheid en bouwinstallatiebedrijven aangetroffen worden. Deze industrie mag echter niet beeldbepalend voor het terrein zijn.

- *Industrie (voorheen gemengd plus):* terreinen waar vestiging van alle soorten bedrijvigheid is toegestaan (incl. milieuhinderlijke bedrijven). Het gaat hier om terreinen waar minimaal bedrijvigheid in hindercategorie 5 is toegestaan. Voor het overgrote deel gaat het om zwaar milieuhinderlijke industrie. Dit geldt echter in minder sterke mate voor de gemeenten die over natte terreinen beschikken (vooral Amsterdam, Rotterdam, Delfzijl en Terneuzen). In een enkele situatie kan het hier ook gaan om 'modale industrie'. Vooral bedrijven met minder milieuvriendelijke activiteiten zullen vestiging op deze terreinen overwegen. Zeker indien afnemers of toeleveranciers (bijvoorbeeld recyclingbedrijven) zich hier al op bevinden.

- *Binnenstedelijk.* Terreinen gelegen in of nabij woonwijken. Vaak gekenmerkt door een kleinschaligere opzet en geschikt voor de lagere milieucategorieën (diensten en lichte industrie).

- *Kadegebonden zeehaventerreinen.* Het betreft hier terreinen die direct, zonder fysieke barrières, zijn gelegen aan een havenbekken of diep vaarwater en een kade of steiger hebben voor het laden en lossen van zeeschepen.

- *Havengerelateerd zeehaventerrein.* Het betreft hier terreinen, bestemd voor activiteiten die indirect gebruik maken van de haven voor de aan- en/of afvoer van goederen. Ze liggen op maximaal 2,5 kilometer van een havenbekken, zijn aangesloten op het Rijkswegennet zonder dat het transport daarbij door woonwijken moet en hebben een mogelijkheid voor een aansluiting op het goederenspoornet.

Netto oppervlakte bedrijventerrein
De som van alle uitgeefbare of in erfpacht uitgeefbare kavels in hectares, zowel niet uitgegeven als uitgegeven kavels.

Terreinquotiënt
Aantal arbeidsplaatsen op een bedrijventerrein/ omvang bedrijventerrein in netto ha in gebruik

Transformatie
Voornemens van gemeenten, projectontwikkelaars en bouwmaatschappijen voor de transformatie van bestaande bedrijventerreinen naar andere functies (wonen, kantoren, horeca, bedrijfsverzamelgebouw)

Veroudering
Vier processen kunnen van veroudering op bedrijventerreinen worden onderscheiden, namelijk:

- *Technische veroudering*. Betreft de fysieke en niet-fysieke infrastructuur, die niet langer past bij de vestigingseisen van bedrijven, zoals gebrek aan (grootschalig) onderhoud, maar ook het ontbreken van bijvoorbeeld glasvezelkabel, een te smal wegprofiel.

- *Economische veroudering*. Is het afnemen van de bijdrage, die het terrein levert aan de economische ontwikkeling van een gemeente/regio (bruto regionaal product, aantal arbeidsplaatsen), maar ook afname van de grondwaarde en technologische veroudering van het bedrijfsonroerend goed doordat perceel en gebouw incourant zijn geworden.

- *Maatschappelijke veroudering*. Betreft sociale veiligheid en andere aspecten van leefbaarheid, bijvoorbeeld door gewijzigde regelgeving (milieu, veiligheid, arbeidsomstandigheden).

- *Ruimtelijke veroudering*. Betreft de inrichting en lay-out van het bedrijventerrein en de ruimtelijke inpassing in de omgeving. Hierbij speelt ook een eventueel conflict tussen verschillende grondgebruikfuncties c.q. veranderde omgeving waardoor de locatie niet meer passend is voor de functie c.q. het type van bedrijventerrein. Bijvoorbeeld het ontbreken van openbaar vervoer voor arbeidsintensieve bedrijven.

Verkleuring
De stapsgewijze vestiging van andere ruimtelijke functies dan bedrijvigheid op bedrijventerreinen. Het gaat vaak om woningen, groot- en detailhandel, horeca en ruimte voor kunst- en cultuur.

Werkgelegenheid
Arbeidskrachten die beroepsmatig (een) betaalde activiteit(en) verricht op of vanuit de vestiging: meewerkende ondernemer/eigenaar (directeur, bedrijfshoofd), meewerkend gezinslid, zelfstandig beroepsbeoefenaar, werknemer, uitzendkracht.

Urengrens fulltime/parttime
LISA maakt ten aanzien van de werkzame persoon onderscheid in fulltime en parttime werkgelegenheid. Fulltimers zijn alle werkzame personen die 12 uur of meer per week op of vanuit de vestiging werkzaam zijn, dit zijn grote banen. Parttimers zijn dus minder dan 12 uur per week werkzaam, dit zijn kleine banen. Deze urengrens komt overeen met de urengrens van de enquête beroepsbevolking van het CBS.

Bezette arbeidsplaatsen en banen
LISA vraagt in de werkgelegenheidsenquête naar het aantal werkzame personen op vestigingsniveau. Aangezien een werkzame persoon bij meerdere vestigingen (van verschillende bedrijven/ondernemingen) werkzaam kan zijn, bijvoorbeeld wanneer iemand vier dagen in loondienst is en één dag actief is als zelfstandig ondernemer, geven de uiteindelijke werkgelegenheid statistieken feitelijk inzicht in het totaal aantal bezette arbeidsplaatsen of banen.



Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie
Provincie Noord-Holland
Directie BEL | Sector Regionale Economie en Erfgoed

Fotografie
Provincie Noord-Holland en Hans Vonk

Grafische verzorging
Xeroxmediaservices

Haarlem, oktober 2020

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4666
Extern Zaak ID	1506720
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	77
Omschrijving	Energie / Klimaat: Waterstofstrategie provincie Noord-Holland oktober 2020 en afdoen M45-2018 (B-agenda RWK 23-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

Waterstof wordt door zowel het Rijk als de EU als energiedrager van de toekomst gezien. In Noord-Holland zijn er diverse ontwikkelingen op het gebied van waterstof en hebben publieke en private partijen hoge ambities daaromtrent. Ook de Provincie Noord-Holland ziet waterstof als essentieel onderdeel van onze verduurzamingsstrategie. Waterstof is noodzakelijk om de klimaatdoelen van 2030 en 2050 te behalen. Ook vanuit economisch perspectief en het behoud van werkgelegenheid is het inzetten op waterstof in Noord-Holland van groot belang. Om die reden hebben GS een waterstofstrategie opgesteld. Middels deze strategie willen GS de ontwikkeling van de waterstofmarkt ondersteunen.

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. E.L.M. van der Heijden

CZ

Telefoonnummer +31235144307

heijdene@noord-holland.nl

Verzenddatum

– 3 NOV. 2020

Kenmerk

1506720/1506726

Uw kenmerk

Betreft: Waterstofstrategie provincie Noord-Holland

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u de Waterstofstrategie Provincie Noord-Holland op de B-agenda van de commissie Ruimte, Wonen en Klimaat van 23 november 2020 te plaatsen.

De reden hiervoor is

Zowel in het coalitieakkoord als in de Omgevingsvisie van de Provincie Noord-Holland wordt waterstof als kansrijk benoemd en worden de havens van het Noordzeekanaalgebied en Den Helder, gezien hun ligging aan de Noordzeekust, gepositioneerd als draaischijven voor duurzame energie. Ook in het onlangs aan u aangeboden Noord-Hollandse Actieprogramma Klimaat (APK) (kenmerk 1434025/1434027) heeft waterstof een plek.

Waterstof wordt door zowel het Rijk als de EU als energiedrager van de toekomst gezien. In Noord-Holland zijn er diverse ontwikkelingen op het gebied van waterstof en hebben publieke en private partijen hoge ambities daaromtrent. Ook de Provincie Noord-Holland ziet waterstof als essentieel onderdeel van onze verduurzamingsstrategie. Waterstof is noodzakelijk om de klimaatdoelen van 2030 en 2050 te behalen. Ook vanuit economisch perspectief en het behoud van werkgelegenheid is het inzetten op waterstof in Noord-Holland van groot belang. Om deze redenen heeft ons college een waterstofstrategie opgesteld. Middels deze strategie willen wij de ontwikkeling van de waterstofeconomie in Noord-Holland ondersteunen.

Kern van deze waterstofstrategie is dat onze provincie de ambitie én de mogelijkheid heeft om een strategische rol te vervullen in de opkomende internationale waterstofeconomie. Wij beschikken immers over een aantal sterke punten: de aanwezigheid van een uitgebreide olie- en gasinfrastructuur en een sterk industriecluster. We zijn er goed op toegerust om de energie die met wind op zee wordt opgewekt bij ons te laten aanlanden in de vorm van elektriciteit of moleculen. En we hebben de mogelijkheid om activiteiten op de Noordzee te ontplooien (de productie van blauwe waterstof in combinatie met CO2-opslag, de combinatie van offshore windparken en groene waterstofproductie). Ook de aanwezigheid van hoogwaardige kennis en ervaring met opslag,

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

bewerking, doorvoer en handel in - nu nog fossiele - brandstoffen draagt bij aan onze goede uitgangspositie. Wanneer de internationale handel in waterstof op gang komt, dan vormen de Noord-Hollandse havengebieden belangrijke knooppunten voor import, verwerking, opslag, doorvoer en export van waterstof en daarvan afgeleide brandstoffen als synthetische kerosine.

Om de Nederlandse waterstofeconomie echt van de grond te krijgen, is het belangrijk om de productie van groene waterstof op te schalen, de productie van blauwe waterstof op gang te brengen (in combinatie met opslag of hergebruik van de afgevangen CO2) en om de vraag naar waterstof in de industrie en zware mobiliteit te stimuleren. Verder is het zaak om te leren en te experimenteren met toepassingen van waterstof in de gebouwde omgeving, mobiliteit en agrisector en met waterstof voor netbalancering. Evengoed is het belangrijk dat er een waterstofinfrastructuur wordt gerealiseerd. Tot slot moet groene waterstof kunnen concurreren met fossiele brandstoffen, want op dit moment is er nog nauwelijks een businesscase rond te krijgen.

Voor Noord-Holland ligt daarnaast de focus op de toepassing van waterstof om het elektriciteitsnet te ontlasten, de havens te positioneren als kennis- en onderhoudsclusters voor offshore wind en als draaischijf voor duurzame energie. De Port of Amsterdam richt zich hierbij op import, opslag en overslag van groene waterstof en synthetische kerosine. En Port of Den Helder op de productie van blauwe waterstof in combinatie met het afvangen en opslaan van CO2 en op de in- en doorvoer van groene waterstof.

Als vliegwiel voor de totstandkoming van een waterstofeconomie in de komende vijf jaar zien wij de toepassing van waterstof in de zware mobiliteit, de industrie (en dan met name bij de huidige afnemers van grijze waterstof) en in het oplossen van lokale netcongesties.

De provincie Noord-Holland zet de komende drie tot vijf jaar in op de realisatie van de regionale infrastructuur (productie, opslag, distributie). Dat doen we door het (laten) uitvoeren van studies en onderzoeken en het verkennen van de economische, ruimtelijke en juridisch-planologische aspecten die hiermee samenhangen: wat is waar mogelijk als het gaat om het realiseren van deze regionale infrastructuur (vanuit fysiek, milieu- en veiligheidsoogpunt). Daarnaast gaan we met een positionpaper lobbyen voor met name de aanlanding van de energie die met wind op zee wordt opgewekt, voor het tracé en de realisatie van de waterstofbackbone, en voor de inter(nationale) funding van programma's en projecten.

Een ander belangrijk speerpunt van onze provinciale inzet is het oprichten van een Noord-Hollands waterstofplatform. Dit platform krijgt als taak het vergaren en uitwisselen van kennis, het monitoren en ondersteunen van projecten, het bevorderen van samenwerking, het bij elkaar brengen van vraag en aanbod en het stimuleren en aggregeren van de vraag in de gehele provincie Noord-Holland.

Concreet wordt aan de commissie gevraagd

Te bespreken of deze Waterstofstrategie Provincie Noord-Holland

- invulling geeft aan de ambities van het coalitieakkoord Duurzaam Doorpakken! en de afspraken van het landelijke Klimaatakkoord;

Communicatie omtrent besluit

Er zal een interview met gedeputeerde Stigter worden gehouden en gepubliceerd over de waterstofstrategie Provincie Noord-Holland.

Evaluatie

Over de stand van zaken van deze Waterstofstrategie zal via het Actieprogramma jaarlijks verantwoording worden afgelegd. In 2021 en 2023 gebeurt dit via een bijlage bij de *mid term* en *end term review* van de *Strategische agenda* van het coalitieakkoord, in 2022 via een aparte rapportage.

Financiële aspecten/risico's

Voor de uitvoering van de waterstofstrategie is 3 miljoen euro begroot. Dit betreft de kosten voor programma management, communicatie, studies en verkenningen naar regionale infrastructuur, de oprichtings- en uitvoeringskosten van een Noord-Hollands waterstof platform, alsmede de kosten van het co-financieren van pilots en demonstratieprojecten.

In de reserve Energietransitie is budget gereserveerd voor het Actieprogramma Klimaat. Eén van de onderwerpen in dit actieprogramma is Waterstof. De kosten van de uitvoering van de Noord-Hollandse waterstofstrategie kunnen worden gedekt vanuit die reserve Energietransitie.

Vervolgprocedure

Wij willen de waterstofstrategie graag met u bespreken in de commissie RWK.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Bijlage (1):

1. Waterstofstrategie Provincie Noord-Holland

- tegemoet komt aan de motie M45-2018 die hierover is aangenomen en of deze motie als afgedaan kan worden beschouwd;
- aanleiding geeft tot het meegeven van aandachtspunten aan Gedeputeerde Staten bij de uitvoering van deze Noord-Hollandse Waterstofstrategie.

Om deze vraag te kunnen beantwoorden is de volgende informatie van belang

Datum en inhoud GS besluit 27 oktober 2020

Het college besluit:

1. Bijgaande Waterstofstrategie Provincie Noord-Holland vast te stellen;
2. De waterstofstrategie door middel van bijgaande brief ter bespreking aan PS aan te bieden;
3. Provinciale Staten te verzoeken motie 45-2018 als afgedaan te beschouwen.

Eerdere behandeling in commissie of PS

Nee, geen eerdere behandeling geweest in commissie of PS.

Op grond van welk kader/beleid is dit voorstel gedaan

Het coalitieakkoord *Duurzaam Doorpakken!* en het *Actieprogramma Klimaat.*

Motivatie keuzevrijheid

Gedeputeerde Staten hebben de waterstofstrategie vastgesteld op basis van bovengenoemde kaders. De commissie kan aandachtspunten meegeven voor de uitvoering ervan.

Effecten voorstel

Wij beogen hiermee een bijdrage te leveren aan de landelijke klimaatdoelen.

Overleg heeft plaatsgevonden met

Het platform Energietransitie NZKG en de Stuurgroep Waterstof van Noord-Holland Noord.

(Burger) participatie

Op de verschillende thema's wordt nauw samengewerkt met andere overheden, netbeheerders, energiebedrijven, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, woningbouwcorporaties, maatschappelijke organisaties etc. Als daar aanleiding voor is worden ook inwoners actief betrokken.

Provincie
Noord-Holland

Oktober 2020



WATERSTOF STRATEGIE

INHOUD

Contents

3 | Voorwoord

4 | Leeswijzer

5 | 1 Samenvatting

8 | 2 Waterstof als energiedrager van de toekomst

11 | 3 De politieke en economische context

14 | 4 De Noord-Hollandse inzet

15 | 5 De potentie van waterstof in Noord-Holland

21 | 6 Waterstofinitiatieven in Noord-Holland

26 | 7 Op naar een waterstofeconomie in Noord-Holland

28 | 8 Handelingsperspectief provincie Noord-Holland

32 | 9 Inzet financiële middelen

VOORWOORD



Voor u ligt de waterstofstrategie van de provincie Noord-Holland. Deze strategie beschrijft de ambities, kansen en mogelijkheden voor waterstof in onze provincie. En onze ambities zijn hoog. Wij hebben de wens én het vermogen om een strategische rol te spelen in de opkomende internationale waterstof-economie. Wij willen, kunnen en moeten dit, omdat we van mening zijn dat de inzet van waterstof noodzakelijk is om de klimaatdoelen te halen en de economische bedrijvigheid in Noord-Holland te behouden. We moeten afscheid nemen van oude economieën, gebaseerd op fossiele brandstoffen en de overstap maken naar een nieuwe, duurzame economie. Waterstof past daarin. De overstap op deze energiedrager is niet alleen goed voor het klimaat, maar ook voor de werkgele-genheid, de kennisontwikkeling, technische innovatie, het onderwijs en de wetenschap.

Het mooie is dat waterstof zich in de provincie Noord-Holland ontwikkelt op verschillende niveaus. Het is een rijk en divers pallet van productie en toepassing van waterstof, zowel op grote schaal als in kleine niches. Het gaat over de grootschalige productie in waterstoffabrieken, tot aan de lokale productie in een enkele windmolen of bij een overbelast onderstation. En het gaat van grootschalige toepassingen voor de industrie en over netbalancering, tot aan lokale toepassingen in de bollensector, de gebouwde omgeving en in de scheepvaart. Het is deze diversiteit in toepassingen en schaalniveaus die de waterstofontwikkeling van Noord-Holland bijzonder maakt. Als provincie dragen wij graag een steentje bij aan deze waterstofontwikkeling.

Een nieuwe economie immers vergt actieve inzet en betrokkenheid van overheid en bedrijfsleven. Alleen samen kunnen we de waterstofeconomie aanzwengelen en maken we de slag van de tekentafel naar de daadwerkelijke uitvoering en opschaling. Deze waterstofstrategie van de provincie Noord-Holland beschrijft welke bijdrage wij de komende drie tot vijf jaar leveren. Ik wens u veel inspiratie!

Edward Stigter

LEESWIJZER

Waterstof gaat een onmisbare rol vervullen in een duurzame, CO2-vrije energievoorziening. De provincie Noord-Holland heeft de ambitie om een actieve rol te spelen in het op gang brengen van de waterstofeconomie. In deze waterstofstrategie leest u hoe wij dat gaan doen.

Hoofdstuk 1 omvat een samenvatting van onze waterstofstrategie. In dit hoofdstuk vindt u ook een uitleg over de verschillende soorten waterstof: grijs, blauw, groen en geel.

In hoofdstuk 2 leest u welke functies waterstof gaat vervullen en hoe deze energiedrager past in ons toekomstige energiesysteem.

Hoofdstuk 3 beschrijft hoe op verschillende bestuurlijke schaalniveaus (Europa, Rijk, provincie) wordt ingezet op waterstof en welk beleid met name de EU voorstaat om de waterstofeconomie op gang te brengen en vervolgens naar volwassenheid te leiden.

Hoofdstuk 4 staat stil bij de visie van Noord-Holland op waterstof en de uitgangspositie van Noord-Holland om een prominente rol te spelen in de waterstofeconomie, ten gunste van de eigen provincie en die van de BV Nederland.

Hoofdstuk 5 gaat verder in op de sterke punten van Noord-Holland, zoals de strategische ligging van de havens en de aanwezigheid van toekomstige grootverbruikers van waterstof als energiedrager (zoals Schiphol en Tata Steel).

Hoofdstuk 6 biedt een niet volledig overzicht van uiteenlopende pilots en projecten die in verschillende fasen verkeren (van idee, tekentafel tot en met uitvoering).

Hoofdstuk 7 benoemt de zes pijlers waarop de waterstofeconomie rust en die alle zes van begin van af aan acties vergen om deze economie op gang te brengen.

Hoofdstuk 8 beschrijft de activiteiten die de provincie Noord-Holland in de periode 2020–2015 onderneemt om haar doelen op het gebied van waterstof te bereiken.

Hoofdstuk 9 tot slot vermeldt welke middelen gemoeid zijn met de uitvoering van de waterstofstrategie.

SAMENVATTING

1



De provincie Noord-Holland heeft de stellige ambitie én de mogelijkheid om een strategische rol te vervullen in de opkomende internationale waterstofeconomie. Meerdere scenarioanalyses tonen aan dat de grootschalige inzet van waterstof onmisbaar is om een volledig fossielvrije, duurzame samenleving te bereiken[1]. Zonder waterstof gaan wij de klimaatdoelen niet halen. Daarnaast tellen ook economische overwegingen. Waterstof is nodig om industrieën die nu nog draaien op fossiele brandstoffen te verduurzamen en daarmee te behouden – en dat geldt ook voor hun economische spin-offs. Dat is belangrijk voor de werkgelegenheid en het behoud van kennis. Waterstof is essentieel voor het voortbestaan van de havens en industrie.

Gelukkig zijn we ook in de positie om een strategische rol te vervullen in de waterstofeconomie. We beschikken over een aantal sterke punten: de aanwezigheid van een uitgebreide olie- en gasinfrastructuur en een sterk industriecluster. We zijn er goed op toegerust om de energie die met wind op zee wordt opgewekt bij ons te laten aanlanden in de vorm van elektriciteit of moleculen. En we hebben de mogelijkheid om activiteiten op de Noordzee te ontplooien (de productie van blauwe waterstof in combinatie met CO_2-opslag, de combinatie van offshore windparken en groene waterstofproductie). Ook de aanwezigheid van hoogwaardige kennis en ervaring met opslag, bewerking, doorvoer en handel in – nu nog fossiele – brandstoffen draagt bij aan onze goede uitgangspositie. Wanneer de internationale handel in waterstof op gang komt, dan vormen de Noord-Hollandse havengebieden belangrijke knooppunten voor import, verwerking, opslag, doorvoer en export van waterstof en daarvan afgeleide brandstoffen als synthetische kerosine.

De ambitie van de Provincie Noord-Holland

Noord-Holland is een snel opkomende Hydrogen Valley. De regio heeft veel potentie om de productie en invoer, opslag en doorvoer van (klimaatvriendelijke) waterstof snel op te schalen. Daarmee kan Noord-Holland niet alleen haar eigen klimaatdoelstellingen realiseren, maar ook een substantiële bijdrage leveren aan het verduurzamen van het energiesysteem in Nederland én Noord-West Europa.

Om de Nederlandse waterstofeconomie echt van de grond te krijgen, is het belangrijk om de productie van groene waterstof op te schalen, de productie van blauwe waterstof op gang te brengen (in combinatie met opslag of hergebruik van de afgevangen CO_2) en om de vraag naar waterstof in de industrie en zware mobiliteit te stimuleren. Verder is het zaak om te leren en te experimenteren met toepassingen van waterstof in de gebouwde omgeving, mobiliteit en agrisector en met waterstof voor netbalancering. Evengoed is het belangrijk dat er een waterstofinfrastructuur wordt gerealiseerd wordt. Tot slot moet groene waterstof kunnen concurreren met fossiele brandstoffen, want op dit moment is er nog nauwelijks een businesscase rond te krijgen.

[1] Bijvoorbeeld de Scenariostudie ten behoeve van de integrale infrastructuurverkenning 2030-2050 van Berenschot, maart 2020.

Voor Noord-Holland ligt daarnaast de focus op de toepassing van waterstof om het elektriciteitsnet te ontlasten, de havens te positioneren als kennis- en onderhoudsclusters voor offshore wind en als draaischijf voor duurzame energie. De Port of Amsterdam richt zich hierbij op import, opslag en overslag van groene waterstof en synthetische kerosine. En Port of Den Helder op de productie van blauwe waterstof in combinatie met het afvangen en opslaan van CO_2 en op de in- en doorvoer van groene waterstof.

Als vliegwiel voor de totstandkoming van een waterstofeconomie in de komende vijf jaar zien wij de toepassing van waterstof in de zware mobiliteit, de industrie (en dan met name bij de huidige afnemers van grijze waterstof) en in het oplossen van lokale netcongesties.

De provincie Noord-Holland zet de komende drie tot vijf jaar in op de realisatie van de regionale infrastructuur (productie, opslag, distributie). Dat doen we door het (laten) uitvoeren van studies en onderzoeken en het verkennen van de economische, ruimtelijke en juridisch-planologische aspecten die hiermee samenhangen: wat is waar mogelijk als het gaat om het realiseren van deze regionale infrastructuur (vanuit fysiek, milieu- en veiligheidsoogpunt). Daarnaast gaan we met een positionpaper lobbyen voor met name de aanlanding van de energie die met wind op zee wordt opgewekt, voor de realisatie van energie-eilanden ten behoeve van de waterstofproductie op zee, voor het tracé en de realisatie van de waterstofbackbone, en voor de inter(nationale) funding van programma's en projecten.

Een ander belangrijk speerpunt van onze provinciale inzet is het oprichten van een Noord-Hollands waterstofplatform. Dit platform krijgt als taak het vergaren en uitwisselen van kennis, het monitoren en ondersteunen van projecten, het bevorderen van samenwerking, het bij elkaar brengen van vraag en aanbod en het stimuleren en aggregeren van de vraag in de gehele provincie Noord-Holland.

Dit document beschrijft de kansen voor waterstof en de ambities op dit gebied van de provincie Noord-Holland. Ook beschrijft het wat er binnen Noord-Holland gedaan kan worden om de waterstofeconomie op gang te helpen. Het vormt daarmee een handelingsperspectief voor waterstof voor de provincie Noord-Holland.

Er zijn verschillende soorten waterstof

- Grijze waterstof wordt gemaakt van aardgas. Het belangrijkste bestanddeel van aardgas is methaan (CH_4). Tijdens het reforming proces reageert methaan (CH_4) met water (H_2O) op een hoge temperatuur (700 – 1100°C) en bij hoge druk (25 bar). Hierbij wordt waterstof (H_2) en CO_2 gevormd. Dit proces kent twee grote nadelen: energieverlies door de omzetting van gas naar waterstof en CO_2 -uitstoot.
- Blauwe waterstof wordt op dezelfde manier gemaakt als grijze waterstof. De CO_2 wordt echter afgevangen en opgeslagen (carbon capture storage ofwel CCS, of gebruikt carbon capture usage ofwel CCU). De omzettingsverliezen blijven, maar de CO_2 kan worden toegepast in bijvoorbeeld de tuinbouw.
- Groene waterstof wordt gemaakt door elektriciteit door water (H_2O) te leiden, waarbij zuurstof en waterstof wordt gevormd. Voordeel is de groene productie, indien de elektriciteit wordt opgewekt door bijvoorbeeld zonnepanelen of windmolens. Nadeel zijn de omzettingsverliezen.
- Tot slot bestaat er ook nog gele waterstof. uit landen met veel zonuren.

2 WATERSTOF ALS ENERGIEDRAGER VAN DE TOEKOMST



Waterstof wordt essentieel voor de toekomstige energievoorziening. Pilots wijzen uit dat de inzet van waterstof technisch haalbaar is. Waterstof zal een aantal cruciale functies in het energie- en grondstoffensysteem gaan vervullen. Een aantal sectoren is in een volledig fossielvrije maatschappij aangewezen op waterstof. Denk aan de procesindustrie (grond- en brandstof), de transportsector (brandstof), de gebouwde omgeving (warmte) en de agrisector (brandstof en warmte). Energiescenario's tonen aan dat bij een fossielvrije duurzame economie in 2050 gasvormige energiedragers (zoals waterstof) in minimaal 30 procent van ons energiegebruik gaan voorzien[2].

Waterstof krijgt daarnaast nog een andere functie: het in balans houden van het elektriciteitsnet. Het opwekken van groene elektriciteit brengt pieken en dalen met zich mee, wat kan leiden tot verschillen tussen vraag en aanbod. Op zonnige dagen wordt er bijvoorbeeld veel zonne-energie opgewekt, terwijl de vraag naar energie relatief laag ligt. Op donkere dagen kan het andersom zijn. Waterstof kan tekorten en overschotten in het elektriciteit systeem opvangen. Een overschot aan elektriciteit kan worden omgezet in waterstof en op deze manier worden opgeslagen. Bij een tekort aan elektriciteit kan waterstof weer worden omgezet in elektriciteit. Waterstof vervult dan een rol als regelbaar vermogen voor energieopslag en –transport, in een energiesysteem dat steeds meer wordt gedomineerd door duurzame, variabele opwekking. Deze inzet van groene waterstof voor het balanceren van het energiesysteem gaat een rol spelen vanaf 2030 wanneer grootschalige windparken op zee groene stroom gaan opwekken en de hoofdinfrastructuur voor waterstof gerealiseerd is (de backbone en ondergrondse opslag)[3].

Naast de functie van netbalancering speelt waterstof ook een rol in het oplossen van knelpunten in het elektriciteitsnet: door bij een surplus aan opwek de elektriciteit om te zetten in waterstof en deze als energie via een parallel (gas)netwerk te vervoeren, wordt het elektriciteitsnet ontlast. Dit kan via het bestaande gasnetwerk.

[2] Kabinetsvisie waterstof, maart 2020.

[3] Vattenfall is gestart met een haalbaarheidsstudie naar de productie van groene waterstof op de Hemwegcentrale ten behoeve van netbalancering.



Knelpunten in het Noord-Hollands elektriciteitsnet

De transitie naar de inzet van duurzame energie leidt zowel nationaal als in regio's tot problemen op het elektriciteitsnet. Dat geldt voor de hele provincie. Op veel locaties is gebrek aan netcapaciteit. Dit leidt tot stagnatie van de economische ontwikkeling in de regio. We zien dat in de Wieringermeer, bij de ontwikkeling van de Energy en Health Campus in Petten en in het industriecluster van het Noordzeekanaalgebied. Ook is er een grote en toenemende elektriciteitsvraag vanuit het cluster datacenters bij Agriport A7. Daarnaast zorgen nieuwe zonneparken en windparken voor problemen bij het terug leveren van elektriciteit aan het net bij onder meer Koggenland en Wieringermeer. De systeemstudie van Noord-Holland laat zien dat mogelijk meer plekken/locaties in aanmerking kunnen komen voor waterstof als oplossing van netcongestieproblematiek.

Ook wat het elektriciteitsaanbod betreft zijn er knelpunten in de infrastructuur. Zo heeft de regio Noord-Holland Noord géén 380-kV hoogspanningsnetwerk. De aanwezige 150 kV-infrastructuur wordt momenteel wel uitgebreid. Zonder een nieuwe netverzwaring zal het vermogenstekort door groei van het datacentercluster op korte termijn (2022) naar verwachting 0,1 GW bedragen, en in tien jaar oplopen naar 1GW.
Het Noordzeekanaalgebied beschikt wel over een aantal belangrijke hoogspanningsnetknooppunten – kVstations – voor de afvoer van de elektriciteitsproductie van de huidige centrales in het gebied en voor de aanvoer naar grote elektriciteitsgebruikers. Echter, ook de elektriciteitsinfrastructuur in het Noordzeekanaalgebied moet worden verzwaard, gezien de groeiende vraag naar elektriciteit (elektrificatie in de industrie, elektrisch vervoer, elektrische warmtepompen).

Waterstof als oplossing

Waterstof gaat naar verwachting een steeds belangrijker rol spelen in het ontlasten van het elektriciteitsnetwerk. Op korte termijn (2020-2025) gebeurt dat door kleinschalige decentrale opwekking van groene waterstof bij waterstofmolens en zonneparken. Op de middellange termijn (vanaf 2025-2030) kan waterstof op grote schaal ingezet worden als regelbaar vermogen voor energieopslag.

3 DE POLITIEKE EN ECONOMISCHE CONTEXT



Nederland
Het Rijk ziet waterstof als noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen. Het kabinet heeft inmiddels een waterstofvisie en een programmatische aanpak ontwikkeld. Deze richten zich onder andere op het ontsluiten en opschalen van het aanbod van waterstof, het stimuleren van de vraag naar waterstof, de ontwikkeling van de infrastructuur, de toepassing van waterstof en de vereiste regelgeving. Het Rijk ziet blauwe waterstof als aanjager en wegbereider voor groene waterstof, en wil de strategische positie van de havens voor de aanlanding en het onderhoud van 'wind op zee' en voor de doorvoer van groene waterstof benutten en versnellen. Het is de ambitie van het Rijk om van Nederland een internationale speler te maken in de mondiale waterstofmarkt.

Economische kansen zijn er volop. Nederland is na Duitsland de grootste producent van (grijze) waterstof binnen Europa. Nederland heeft een goede uitgangspositie om internationaal een rol te vervullen in een groene waterstofeconomie. Als producent, distributeur en handelaar. We hebben een aantal sterke troeven: een uitgebreide gasinfrastructuur, een sterke en omvangrijke procesindustrie en chemische sector, een grote transportsector, een groot potentieel van aanlanding van wind op zee en de mogelijkheid om activiteiten op de Noordzee te ontplooien (CO_2-opslag, de combinatie van offshore windparken en groene waterstofproductie). Ook de hoogwaardige kennis van de gasinfrastructuur is in dit verband van belang. Als er een internationale handel in waterstof op gang komt, dan vormen de Nederlandse havens belangrijke knooppunten voor import, verwerking, opslag, doorvoer en export van waterstof. Naast Nederland als handelsland is het de verwachting dat Nederland ook zelf waterstof gaat produceren. Deels om niet volledig afhankelijk te zijn van import en deels omdat we het nu eenmaal kunnen vanwege de zeer grote windvelden op zee die na 2030 gerealiseerd gaan worden.

Europa
De waterstofstrategie van de EU (juni 2020) reikt verder dan de Nederlandse. De EU streeft naar zes Gigawatt (GW) vermogen in 2024 en veertig GW in 2030. De EU kijkt daarbij vooral naar Oost- en Zuid-Europa. De route om tot een volwassen en internationale waterstofmarkt te komen ziet er volgens de EU als volgt uit:

- 2020–2024: waterstof wordt allereerst worden afgenomen door de huidige gebruikers van grijze waterstof, te weten de chemische industrie en raffinaderijen. De staalindustrie en het zwaar transport maken zich in deze fase klaar voor het gebruik van waterstof. De productie van groene waterstof vindt plaats vlak bij de afname (bij de chemische industrieclusters), zodat alleen lokale infrastructuur nodig is. Wel zullen de tracéverkenningen naar de regionale Infrastructuur en de backbone gestart moeten worden. De infrastructuur voor opslag en hergebruik van CO_2 moet in deze periode gerealiseerd zijn. Verder moet de productie van elektroysers (voor het omzetten van elektriciteit naar waterstof) omhoog om ook tankstations te kunnen bevoorraden. De productie van grijze waterstof maakt plaats voor blauwe waterstof door CO_2 af te vangen en op te slaan, dan wel te hergebruiken.

- 2025–2030: de productie van groene waterstof wordt opgeschaald tot 40 GW. Belangrijke afnemers zijn de staalindustrie en het zwaar transport over weg en water. Ook wordt een start gemaakt met het inzetten van waterstof als 'regelbaarvermogen' (om verschillen in vraag en aanbod tussen overdag en 's nachts op te vangen) en de met seizoensopslag van waterstof voor netbalancering. Regionale infrastructuur zorgt voor transport van waterstof over kleine afstanden, bijvoorbeeld naar de gebouwde omgeving. Rond 2030 moet de internationale backbone voor waterstof gerealiseerd zijn, evenals een netwerk van tankstations. Dan komt immers de internationale handel in waterstof op gang.

- 2030–2050: in deze periode wordt de markt echt volwassen en wordt waterstof toegepast voor scheepvaart en luchtvaart (waarschijnlijk in de vorm van synthetische kerosine), en als brandstof voor de industrie.

De EU-strategie ziet een rol voor blauwe waterstof weggelegd waar nu grijze waterstof wordt geproduceerd, en ziet de blauwe waterstof als een transitiebrandstof op weg naar een 100 procent groene waterstofmarkt. Voor het bewandelen van de Europese route wordt de European Clean Hydrogen Alliance opgericht. De alliantie maakt een investeringsagenda met een pijplijn aan concrete projecten. Vaak gaat het om projecten die nu nog in de studiefase verkeren. Door ze in de pijplijn op te nemen en te ondersteunen komen we van de tekentafel naar de uitvoering. Door schaalvergroting van elektrolysers en de productie van groene stroom is de verwachting dat de kosten van waterstof flink gaan dalen. Nu zijn die kosten nog te hoog om concurrerend te zijn, waardoor de afname van groene waterstof achterblijft. De EU verwacht dat daar waar groene stroom het goedkoopst is, waterstof in 2030 kan concurreren met fossiele brandstoffen[4].

[4] De vraag is of in 2030 al dermate veel groene waterstof beschikbaar is dat alle waterstofvragers van groene waterstof kunnen worden voorzien tegen een concurrerend tarief. 100 procent groene waterstof is wel de uiteindelijke wens/ambitie, maar blauwe waterstof zal waarschijnlijk veel langer gebruikt worden dan tot 2030.

4 DE NOORD-HOLLANDSE INZET



Ook de provincie Noord-Holland ziet waterstof als een onmisbare schakel in een 100 procent duurzaam en fossielvrij energiesysteem[5]. Meerdere studies, waaronder onze eigen 'systeemstudie Noord-Holland' onderschrijven deze visie. Investeren in waterstof is een economische must en een kans om de energietransitie te versnellen. En de urgentie is hoog: we halen de klimaatdoelen alleen als we nu starten met het optuigen en vervolgens opschalen van een waterstofeconomie. Noord-Holland heeft hiervoor een uitstekende uitgangspositie. De provincie Noord-Holland wil én kan helpen de waterstof-economie voor heel Nederland op gang te helpen, zodat ons land een internationale positie in de opkomende waterstofeconomie kan innemen.

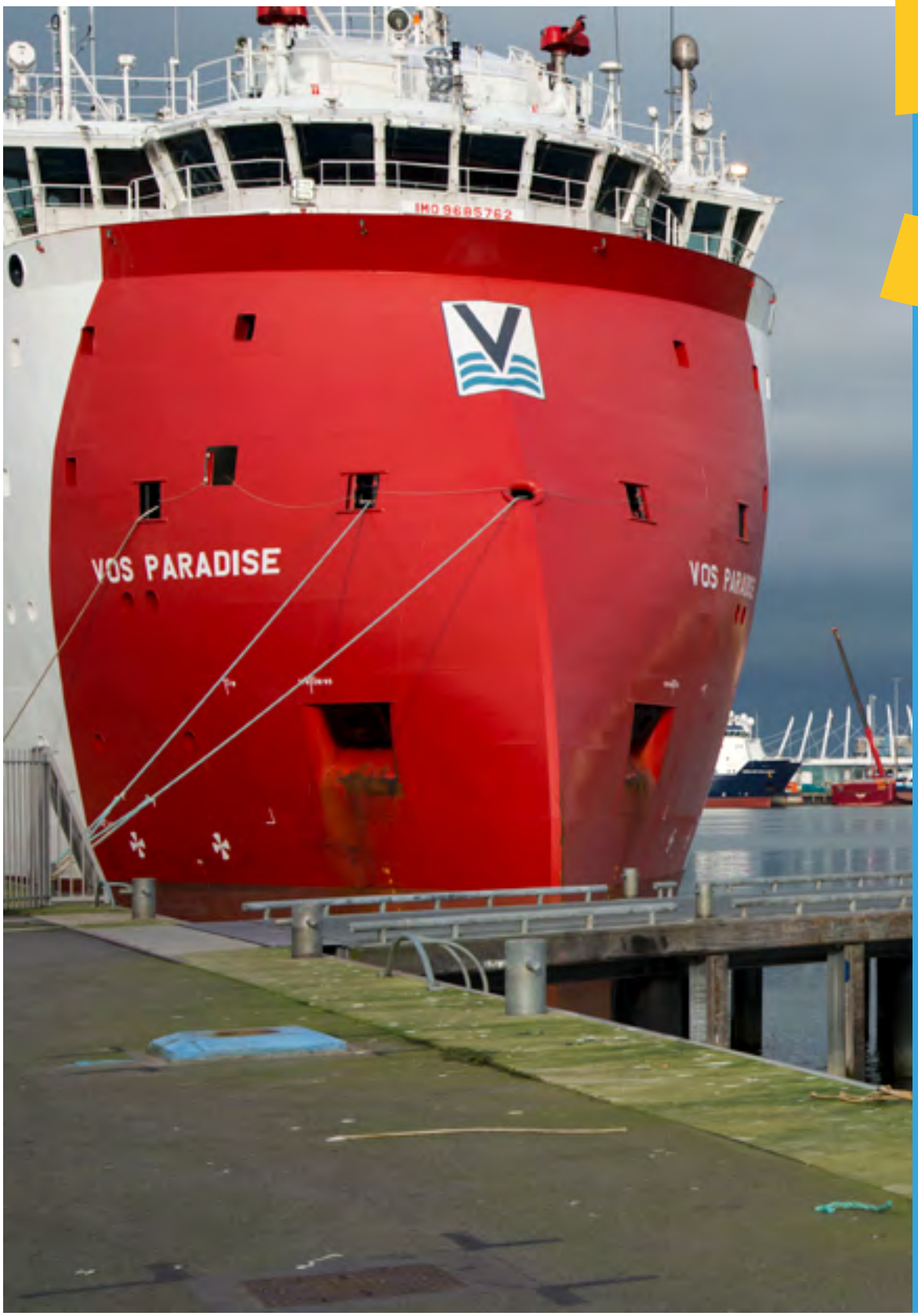
De provincie onderschrijft de EU- en landelijke visie op waterstof: vanaf 2050 verwachten we een internationale waterstofmarkt met 100 procent groene waterstof. De beschikbaarheid en betaalbaarheid van groene waterstof op middellange en lange termijn is nog ongewis. Niettemin verwacht de provincie dat het aanbod ervan schaars blijft. Dat vraagt om selectieve toepassing van waterstof in Noord-Holland (procesindustrie, zware mobiliteit, netbalancering en in die delen van de gebouwde omgeving waar geen andere warmteoplossing voorhanden is). Tot 2050 verwachten we een energiemix van aardgas, duurzame elektriciteit, blauwe en groene waterstof. De komende drie tot vijf jaar is het aanbod van groene waterstof nog zo gering, dat we alleen een toepassing voorzien in zware mobiliteit, bij afnemers van grijze waterstof en bij het oplossen van lokale netcongesties.

De urgentie van de Noord-Hollandse havens

Het NZKG functioneert regionaal en (inter)nationaal als een belangrijke schakel en draaischijf in de energie- en grondstoffenopgave. Grote stromen van (energie)grondstoffen komen over zee het gebied in en worden hier verwerkt, op- en overgeslagen en doorgevoerd naar locaties in Nederland en Noordwest-Europa. In het NZKG zijn veel bedrijven gevestigd die een belangrijke rol vervullen in de energie- en grondstoffentransitie. Willen deze bedrijven (inter)nationaal concurrerend blijven, dan is er meer nodig dan tijdig investeren. Zij zijn ook afhankelijk van een goede samenwerking tussen private en publieke stakeholders (focus en coördinatie), eenduidige kaders (beleid over de inzet van energiemodaliteiten en -bronnen) en vooral de tijdige aanwezigheid van energie-infrastructuur en/of de beschikbaarheid van energiebronnen. De haven zelf en de bedrijven moeten overstappen van een fossiele economie (met kolen en olie) naar een fossielvrije nieuwe economie om te kunnen overleven (bron: Uitvoeringsagenda Energietransitie NZKG).
De Port of Den Helder kent een sterke offshore-industrie en is een belangrijk invoedpunt van Noordzeegas: 90 procent van het Noordzeegas komt bij Den Helder aan land. De olie- en gasindustrie zal echter geleidelijk aan verdwijnen. Het aangrijpen van de energietransitie is voor Port of Den Helder en de regio een kans om de werkgelegenheid te behouden. Den Helder heeft alles in huis om het onderhoud aan de windparken op zee uit te voeren en een rol te spelen bij de afvang en opslag van CO_2 (CCS/CCU). Daarvoor kan de bestaande olie- en gasinfrastructuur en de kennis worden ingezet. Dat is ook voor de BV Nederland van urgent belang, omdat hergebruik van de infrastructuur tot lagere maatschappelijke kosten leidt.

[5] Coalitieakkoord en Omgevingsvisie.

5 DE POTENTIE VAN WATERSTOF IN NOORD-HOLLAND



Waterstof als energiedrager heeft voor Noord-Holland een enorm potentieel, ingegeven door ruimtelijke, economische, fysieke en infrastructurele kenmerken. Er zijn veel mogelijkheden voor de productie, handel en distributie van deze energiedrager en voor de toepassing ervan in Noord-Holland. We hebben sterke troeven, maar er zijn ook obstakels die uit de weg geruimd moeten worden.

Ligging nabij grote windparken op zee

Noord-Holland ligt aan de Noordzeekust en in de nabijheid van de grote windvelden die in de Noordzee geprojecteerd zijn. Vóór 2030 zal elektriciteit van wind op zee aanlanden in de IJmond. Dit biedt kansen om te voorzien in de grote energievraag van de industrie. De energie die op de Noordzee ná 2030 wordt geproduceerd, wordt in welke vorm dan ook aan land gebracht. De ambities voor wind op zee na 2030 vragen om een netverzwaring óf om een alternatieve moleculenroute (waterstof). Die laatste optie is mogelijk goedkoper dan een netverzwaring, doordat de bestaande gasinfrastructuur gebruikt kan worden voor waterstof die op zee wordt geproduceerd. Noord-Holland heeft een goede positie om de aanlanding van stroom en waterstof te faciliteren. Daarbij kunnen de havens in het Noordzeekanaal en Den Helder zorgen voor alternatief waterstoftransport, import van waterstof en dienen als uitvalsbasis voor de (offshore) windindustrie. Met name bij het ontstaan van een internationale handel vormen deze twee havens strategische knooppunten ofwel draaischijven voor nieuwe energie.

Aanlanding van Windenergie op zee

Noord-Holland zet vanuit de kansen voor economie en werkgelegenheid maar ook vanuit de nut en noodzaak van de energietransitie vol in op aanlanding van windparken op zee. Dit betreft zowel de huidige aanlanding Hollandse Kust Noord en West/Alpha in Beverwijk bij Tata als de aanlanding van windparken tot 2030 en daarna. In de MRA wordt een enorme stijging van de energievraag voorzien; zowel door overheden -elektrificatie van mobiliteit en huishoudens- als de industrie in het NZKG –elektrificatie van de industrie en productie van waterstof. Ook in Noord-Holland Noord/Den Helder is een stijging van de elektriciteitsvraag te zien als gevolg van m.n. de datacenters die zich hier vestigen en de glastuinbouw. De aanlanding van Wind op Zee bij het NZKG en bij Den Helder zijn daarom essentieel. Als er windenergie aanlandt in de vorm van elektriciteit of waterstof in het NZKG en/of Den Helder, dan heeft dit impact op de havengebieden gezien het feit dat er ruimte moet worden gemaakt voor de aansluiting op het elektriciteitsnet of gasinfrastructuur. Zowel NZKG als Den Helder kampen binnen hun specifieke situatie met ruimtetekort. In beide regio's lopen strategische verkenningen naar hoe deze ruimtelijke inpassingen te realiseren.

De havens in het Noordzeekanaalgebied (NZKG)

De havens in het NZKG hebben alles in zich om een economische rol van betekenis te spelen in de waterstofeconomie.

- Het NZKG ligt nabij de locaties waar vóór 2030 windparken op zee komen. Het NZKG heeft daardoor een goede positie om aanleg en onderhoud van de windparken op zee uit te voeren. Voor dat doel is onlangs de zogeheten Energiehaven in gebruik genomen. De havens in het Noordzeekanaal zijn lid van AYOP (Amsterdam IJmuiden Offshore Ports). AYOP richt zich op offshore, zowel het onderhoud als de aanleg van windmolenparken. Het onderhoud van windmolenparken op zee kan veel werkgelegenheid met zich mee brengen.
- Voor de kust liggen lege gasvelden die de industrie kan benutten voor de opslag van CO_2.
- Het NZKG ligt dichtbij afzetmarkten in Noordwest Europa. Het is tevens goed bereikbaar met grote schepen.
- Er is een specifieke, grote lokale vraag naar nieuwe, duurzame energie (Schiphol, Tata, gebouwde omgeving, industrie).
- Er zijn hoogwaardige kennispartijen in de regio (VU, UvA, Amsterdam Sciencepark, ECN, Shell, Tata, Alliander, Akzo).
- De Port of Amsterdam en de omliggende bedrijven hebben ervaring in de handel (invoer, opslag, doorvoer) van fossiele brandstoffen. Deze ervaring is relevant en kan ingezet worden voor de handel van waterstof en van producten die hiervan zijn afgeleid, zoals synfuels.

- Het NZKG wordt dooraderd door een groot aantal energie-infrastructuren. Zo heeft het gebied een aantal belangrijk hoogspanningsnet knooppunten – kV-stations – voor de afvoer van de elektriciteit van de huidige centrales in het gebied en voor de aanvoer naar grote elektriciteitsgebruikers. Met de backbone van aardgas door het gebied, CO_2 -bronnen, en andere infrastructuren zoals (vaar)wegen en spoor, kan het NZKG een belangrijke rol gaan vervullen in de energietransitie van Nederland en daarmee ook naar een duurzame BV Nederland.

Kansen voor synthetische kerosine

Port of Amsterdam is via een ondergrondse pijpleiding direct verbonden met de luchthaven Schiphol. Hiermee kan synthetische kerosine worden getransporteerd. Er zijn al technieken om synthetische kerosine te produceren op basis van groene waterstof en afgevangen CO_2. Deze worden op dit moment kleinschalig toegepast. Meerdere partijen in en rondom de haven hebben belangstelling in synthetische kerosine, bijvoorbeeld: Vattenfall Hemweglocatie, Oiltanking, Evos, Eurotanking, KLM, Schiphol, SkyNRG (bron: Europese Green deal & Amsterdam Klimaatneutraal feb 2020). De belangrijke rol met betrekking tot brandstoffen en de potentie om dit te verduurzamen (synthetische brandstoffen) geven kansen waarmee Noord-Holland zich kan onderscheiden van de andere industrieclusters in Nederland.



Port of Den Helder

Ook Port of Den Helder heeft alles in zich om een belangrijke rol te spelen in de waterstofeconomie.

- Den Helder ligt gunstig voor de aanlanding en distributie van groene waterstof die op zee wordt gemaakt. Het gasbehandelingsstation van de NAM is een strategische asset in de centrale rol die Den Helder kan spelen in de aanlanding, productie en het transport van waterstof. Via Den Helder kan waterstof ingevoerd worden op de toekomstige backbone.
- Den Helder kan de bestaande gasinfrastructuur gebruiken voor de opslag van CO_2 in zee (we doelen op de oude gasvelden van onder meer de NAM die al via pijpleidingen zijn verbonden met het vaste land). Deze opvang van CO_2 maakt deel uit van de productie van blauwe waterstof. De opvang- en transportcapaciteit voor CO_2 is zo groot, dat Den Helder ook in beeld is voor de inname van CO_2 van binnenvaartschepen.
- Den Helder heeft daarnaast een uitstekende uitgangspositie om op grote schaal blauwe waterstof te produceren voor de chemische industrie in binnen- en buitenland. Als die kans wordt benut, betekent dat een stimulans voor de ontwikkeling van de backbone die nodig is om waterstof over grotere afstanden te transporteren; een verbinding tussen Groningen, Noord-Holland en Rotterdam kan er in 2027 al zijn.
- Evenals Port of Amsterdam ligt Port of Den Helder dicht bij internationale afzetmarkten en beschikt zij over een sterk kenniscluster (TNO, ECN, de Technische Faculteit van het Koninklijk Instituut voor de Marine) en een sterk ontwikkelde offshore logistieke supply chain.

- De regio beschikt over onderzoek- en testlocaties voor de ontwikkeling van waterstoftoepassingen. In Europa's grootste waterstofonderzoeksfaciliteit, het Faraday laboratorium, werkt TNO aan technologische doorbraken voor opschaling. Naast de faciliteiten van TNO in Petten zijn er onderzoek- en testfaciliteiten bij het expertisecentrum InVesta in Alkmaar.
- Ook Port of Den Helder ligt gunstig voor het uitvoeren van onderhoud aan de windparken op zee. In de toekomst komen er meer parken in het noorden en verder op zee. Daarmee wint de centrale ligging van Den Helder nog aan betekenis. De haven participeert daarop met de ontwikkeling van ruimte in aanvulling op de reeds beschikbare offshore-faciliteiten (waaronder het vliegveld, zodat werknemers snel van en naar de windvelden gebracht kunnen worden).

CCS/CCU

De afvang en opslag van CO_2 in de lege gasvelden op zee maakt deel uit van de productie van blauwe waterstof. De CO_2-afvoer naar zee kan een opmaat zijn voor de positionering van Port of Den Helder als CO_2 aanvoer- en inlaadhub naar de gasvelden op zee. De opslag- en transportcapaciteit voor CO_2 vanuit Den Helder zijn van groot strategisch belang. Het volume is zodanig dat Den Helder ook in beeld is voor de inname van CO_2 uit (binnenvaart)schepen afkomstig uit andere industriële regio's. Deze CO_2-opslag blijkt voorlopig noodzakelijk om de klimaatdoelstellingen tot 2050 te realiseren. De rol die Den Helder in dit verband kan spelen, wordt verder verkend in het project ARAMIS, waarbij realisatie uiterlijk in 2025 wordt verwacht. Ook deze rol rekenen we tot de ambitie voor Den Helder in de energietransitie.
In het NZKG loopt het project Athos, wat zich richt op de afvang, gebruik, transport en opslag CO_2 van o.a. Tata en AEB en opslag in het NZKG. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de opslag van de CO_2 in de Noordzee, maar ook naar hergebruikt van de CO_2 door de levering aan glastuinbouw via de OCAP leiding.

De toepassing van waterstof in Noord-Holland

Industrie

In het NZKG ontstaat grote behoefte aan waterstof in de industrie. Alleen al Tata Steel heeft 4GW nodig als dit bedrijf volledig overstapt op waterstof. Verder liggen er kansen voor de toepassing van waterstof in de noodstroomvoorzieningen van de datacenters van Google en Microsoft.
Regionaal, nationaal en internationaal kan een waterstoffabriek in Den Helder in 2027 blauwe waterstof aanbieden aan een industriecluster in Nederland waar op dit moment grijze waterstof wordt geproduceerd en gebruikt (wanneer de waterstofbackbone na 2030 ook het Ruhrgebied en Antwerpen verbindt, kan deze waterstoffabriek ook daar de industrieën bedienen). In het convenant Hydroports doen de haven van Amsterdam, Den Helder en Groningen samen het bod om de vragers naar waterstof in hun behoefte te voorzien.

Hydroports

Soms is een bovenregionale (provinciale) coördinatie van projecten van meerwaarde. Een voorbeeld is het convenant Hydroports waarbij de havens van Amsterdam, Den Helder en Groningen gaan samenwerken op het gebied van waterstof.



Logistieke sector

In Noord-Holland is veel zwaar transport over weg, water, spoor en in de lucht (de luchthavens Schiphol en Den Helder). Daarmee is het belang groot om de transportsector te verduurzamen.
De luchthaven Schiphol wordt vermoedelijk een grootverbruiker van synthetische kerosine, gemaakt van waterstof en CO2. In de regio NZKG als ook in Den Helder ligt de toepassing van waterstof voor de hand door offshore vaartuigen en de Koninklijke Marine (waterstof voor schepen en drones). Verder liggen er vooral kansen voor het zwaar transport en vervoer over lange afstanden. Voor streekvervoer (bussen) is waterstof minder relevant. Bussen kunnen nu al bijna volledig batterij-elektrisch rijden en doordat de accu's beter worden neemt de actieradius toe.
De focus op binnenvaart en short sea is daarentegen wel logisch en kansrijk: deze transportsectoren hebben nog nauwelijks een verduurzamingsslag gemaakt, terwijl er in de toekomst wel strenge Co2-eisen worden gesteld. Voor de Waddenzee is bijvoorbeeld het streven om in 2030 voor de scheepvaart uit te komen op zero-emissie. Den Helder en de kleine havens in de Kop van Noord Holland zullen zich hierop moeten voorbereiden.
Kortom: hoewel de grootste logistieke knooppunten in Nederland niet in Noord-Holland liggen, is waterstof in de logistiek in onze provincie kansrijk door de aanwezigheid van greenports, de Waddenzee, Aalsmeer en Schiphol en de aanwezigheid van een fijnmazig netwerk van (vaar)wegen.

Gebouwde omgeving

Vattenfall wil in 2030 een van haar gascentrales (de Hemweg 09) met 30 procent groene waterstof bijstoken. In 2035 moet deze centrale volledig op groene waterstof draaien[6]. Deze ambitie leidt ook tot een substantiële lokale vraag naar waterstof.
De provincie Noord-Holland heeft de afgelopen jaren veel gedaan om de verduurzaming van de gebouwde omgeving te stimuleren. Nu is het moment om waterstof als warmtebron in de gebouwde omgeving te introduceren, daar waar geen andere betaalbare opties zijn om woningen van het gas af te krijgen. Na 2030 wordt dit realistisch, zij het op beperkte schaal[7]. Bijvoorbeeld in oude binnensteden waar woningen moeilijk te isoleren zijn en geen ruimte is voor een warmtenet en/of geen hoge-temperatuur warmtebron aanwezig is. Ook kan waterstof een rol spelen als piekketel (regelbaar vermogen waaraan bijvoorbeeld behoefte is op zeer koude dagen) of als backup bij warmtenetten die gevoed worden door andere warmtebronnen. Tot slot is het mogelijk dat de afbouw van biomassa leidt tot meer vraag naar waterstof in de gebouwde omgeving. Onderzoek zal dit moeten uitwijzen.

[6] Vattenfall heeft deze ambitie opgenomen in haar eigen fossil free programma's en is hierover in gesprek met GasUnie, Tennet, PoA, Siemens (als gascentraleleverancier).
[7] De nieuwe startanalyse van het PBL laat zien dat voor waterstof in de gebouwde omgeving wellicht een grotere rol is weggelegd dan alleen 'kleinschalig en beperkt".



Agrisector
De agrarische sector is een grootverbruiker van aardgas. Denk aan de glastuinbouw en de bollenteelt (het droogstoken van bloembollen). Ook verbruikt deze sector veel diesel in de land- en akkerbouw, voor voer- en werktuigen.
De bedrijven in deze sector hebben grote daken waarop ruimte is voor veel zonnepanelen. Sommige ondernemers zijn echter terughoudend met het investeren in zonnepanelen. Dat komt doordat het terugleveren aan het net van de stroom die zij opwekken lang niet altijd mogelijk zal zijn, dat veroorzaakt netcongestie. Het omzetten van de stroom in waterstof kan een oplossing zijn. De brandstof kan dienen voor de land- en akkerbouwvoertuigen of ter vervanging van aardgas waarmee bijvoorbeeld de kassen worden verwarmd. Hiervoor is dan wel opslag nodig of een aansluiting op een waterstofnetwerk.

Overige kansen

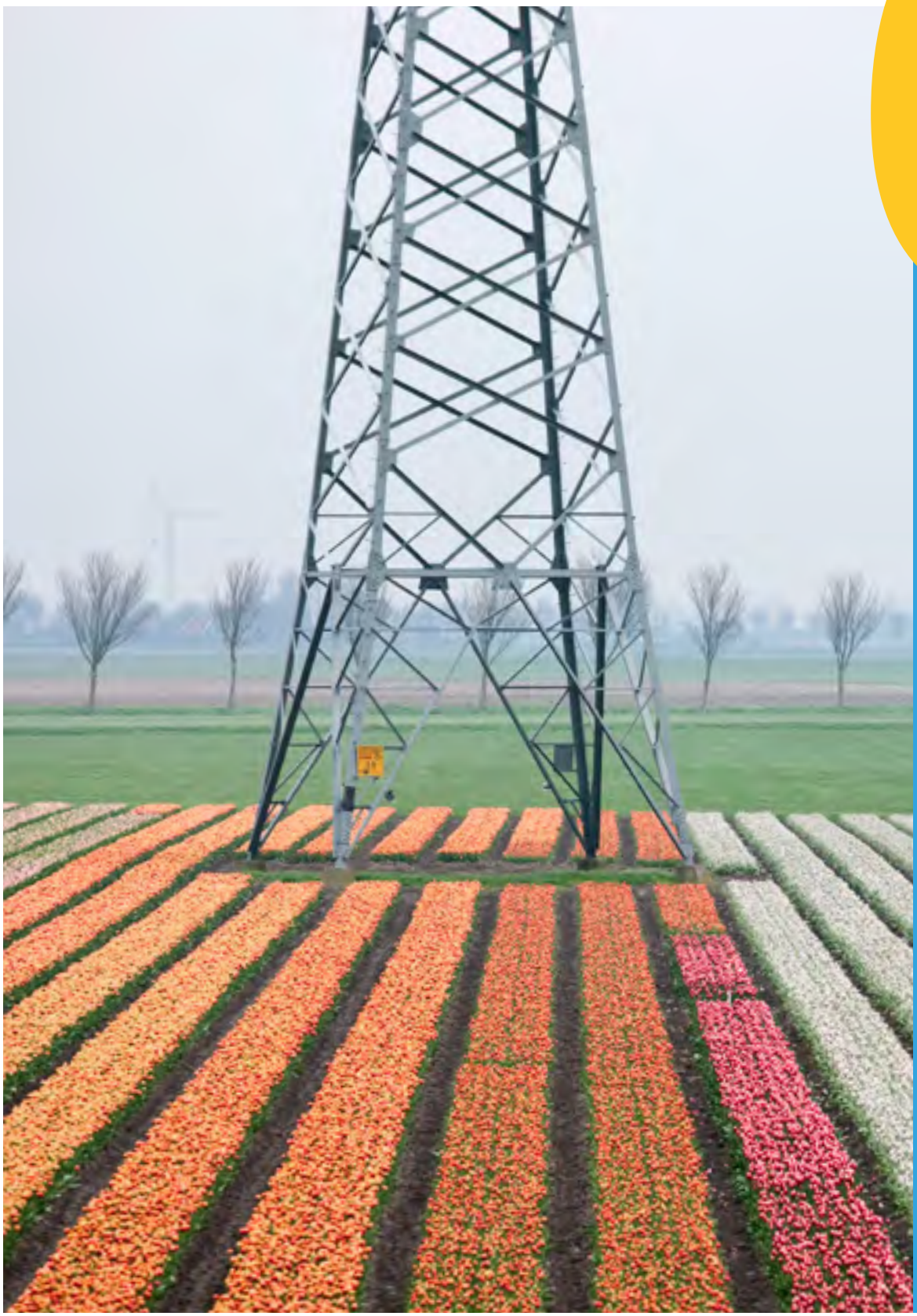
Maak-industrie
Noord-Holland kent een sterke maakindustrie, waaronder een aantal innovatieve machinebouwers. Een aantal van hen kan een rol spelen in bij het ontwikkelen van nieuwe technieken voor de productie van elektrolysers.

Warmtenetten
Bij de productie van groene waterstof ontstaat warmte en zuurstof. Bij grootschalige elektrolyse op land kan deze warmte worden afgezet in warmtenetten in Noord-Holland. Over hergebruik van zuurstof vinden verkenningen plaats met waterschappen en waterbeheerders, waarbij de zuurstof gebruikt kan worden voor de zuivering van het oppervlaktewater door middel van osmose. Bij de productie van blauwe waterstof ontstaat CO_2. Glastuinbouw is een lokale vrager van CO_2 (greenports).

Mogelijke obstakels
Een paar kritische kanttekeningen zijn ook op z'n plaats. Zo is het nog niet mogelijk om groene waterstof in voldoende mate te produceren. De productie is nog erg duur en niet concurrerend met fossiele brandstoffen en er zijn omzettingsverliezen (elektriciteit – waterstof – elektriciteit). De techniek van grootschalige elektrolyse op GW-schaal en de toepassing van waterstof staat in bepaalde sectoren nog in de kinderschoenen. Verder verdient de veiligheid speciale aandacht en heb je voor grootschalige groene waterstofproductie (1 GW of meer) veel fysieke ruimte (7-14 ha), zuiver water en een 380Kv-aansluiting nodig. Daarnaast heeft onze provincie geen grootverbruikers van grijze waterstof die voor een kickstart kunnen zorgen. Wij hebben minder stevige internationale relaties en grenzen niet aan het buitenland. Dit in tegenstelling tot de provincies Groningen, Zuid-Holland en Zeeland die daarmee sneller kunnen opschalen in de productie en toepassing van waterstof. Tot slot: er wordt veel gesproken en beloofd als het gaat om groene waterstof, maar daadwerkelijke actie en het uitvoeren van concrete projecten en haalbare businesscases blijven achter.

6

WATERSTOFINITIATIEVEN IN NOORD-HOLLAND



Er lopen verschillende Noord-Hollandse initiatieven op het gebied van waterstof, zowel in het NZKG als in Noord-Holland Noord. Deze regio's hebben een eigen programmering en een eigen (bestuurlijke) aanpak. Daarnaast is soms sprake van een bovenregionale (provinciale) coördinatie.

In de provincie Noord-Holland tekent zich een pad af waarlangs de fossiele economie zal overgaan naar een nieuwe waterstofeconomie: langs de beoogde waterstofbackbone ontstaan vijf waterstof-hubs: Den Helder-Wieringermeer-Alkmaar-Amsterdam-IJmuiden. Bij deze hubs bevindt zich een rijk pallet aan projecten en consortia op het gebied van waterstof.

Regionale initiatieven
Er loopt een aantal initiatieven op het gebied van waterstof, veelal uitgevoerd door brede consortia. Om er een aantal te noemen:

- Tata Steel in IJmuiden richt zich met het H2ermes-project op de grootschalige productie van groene waterstof door elektrolyse.
- Bio Energy Netherlands in de Amsterdamse haven produceert groene waterstof door biovergassing.
- Op diverse plekken komen waterstoftankstations, waaronder in de Amsterdamse haven, op Schiphol, in Den Helder en in de Wieringermeer.
- Er wordt geëxperimenteerd met synthetische kerosine in Amsterdam.
- Er loopt een verkenning naar een waterstofpijplijn tussen IJmuiden en Amsterdam.
- De gemeente Amsterdam wil zes vuilniswagens op waterstof laten rijden.
- Er zijn diverse plannen voor waterstof aangedreven schepen in Den Helder, in Amsterdam (als onderdeel van het programma H2Ships) en in de Waddenzee (in het kader van het programma Green Shipping en emissievrij varen in de Waddenzee).
- In Alkmaar vindt innovatie plaats om de productie van waterstof door elektrolyse op zee mogelijk te maken (Poshydon demonstratieproject).
- In Alkmaar zit SCW Systems. Dit bedrijf produceert groen gas en groen waterstof door middel van superkritische watervergassing.
- Bij Agriport A7 in de Wieringermeer wordt gewerkt aan de toepassing van waterstof (via omzetting in elektriciteit) als noodstroomvoorziening voor datacenters en de glastuinbouw.
- In Anna Paulowna wordt gewerkt aan het ontlasten van het middenstation door elektra om te zetten naar waterstof en deze te transporteren via een aan te leggen waterstofleiding naar een maritiem waterstofvulstation in de Kooyhaven.
- Het Duwaal-programma waarbij windenergie direct wordt omgezet in waterstof in de waterstofmolen. Start in de Wieringermeer maar wordt verder uitgebreid.
- De toepassing van waterstof in de gebouwde omgeving (bijvoorbeeld in Graft-De Rijp en op Texel).
- Energiebedrijven als Vattenfall en Alliander zijn diverse plannen en projecten aan het ontwikkelen op het gebied van productie en toepassing van waterstof in onder andere Amsterdam, Den Helder en in de Wieringermeer.

H2ermes

In het project H2ermes onderzoeken Nouryon, Tata Steel en Port of Amsterdam de vestiging van een 100 MW (met mogelijke opschaling naar 1GW) waterstoffabriek in IJmuiden op het terrein van Tata Steel. Hiermee kan met duurzame elektriciteit tot 15.000 ton groene waterstof per jaar worden gemaakt. In dit proces wordt ook zuurstof geproduceerd. Met H2ermes willen de bedrijven bijdragen aan de verduurzaming van de regio. De expertise voor de fabriek komt van Nouryon, dat meer dan honderd jaar ervaring heeft met elektrolyse. Met de zuurstof en waterstof kan Tata Steel op duurzamere wijze staal produceren en zo haar CO2-uitstoot aanzienlijk reduceren.
Port of Amsterdam richt zich op de infrastructuur voor de verdere distributie van groene waterstof. Deze dient als basis voor de ontwikkeling van nieuwe producten en groene brandstoffen en het aantrekken van circulaire industrieën. Daarnaast kan deze waterstof gebruikt worden voor de verduurzaming van de regio, bijvoorbeeld door deze in te zetten voor emissievrij openbaarvervoer en transport, de verwarming van gebouwen of nieuwe vormen van groene chemie in het havengebied. Zo werkt H2ermes als vliegwiel voor verdere verduurzaming van de Metropoolregio Amsterdam.

Nationale en internationale initiatieven en ambities

- Den Helder en het NZKG willen grootschalig waterstof produceren. In het NZKG gaat het om groene waterstof (in eerste instantie op het terrein van Tata Steel maar mogelijk ook op een andere locatie).
- Den Helder richt zich op de grootschalige productie van blauwe waterstof en opslag van CO2 in de Noordzee. De realisatie van zogenaamde Energyhubs op zee waar waterstof geproduceerd kan worden, is voor Den Helder van belang.
- Vanaf 2030 wil Den Helder de groene waterstof die op zee wordt geproduceerd invoeden via het bestaande olie- en gasnetwerk.
- Port of Amsterdam wil het binnenhalen van waterstof door import (via leidingen en schepen) zoveel mogelijk faciliteren. Via opslag in waterstofterminals en overslag op boten en leidingen komt deze waterstof beschikbaar voor lokale afnemers (industrie, mobiliteit, elektra, warmte). Daarnaast wil de haven het doorvoeren van waterstof naar afnemers in Noordwest Europa faciliteren.
- Port of Amsterdam heeft daarnaast als Future Fuel Valley, de ambitie om het importeren, opslaan en doorvoeren van duurzame brandstoffen, waaronder bijv. synthetische brandstoffen te mogelijk te maken.

Sommige van bovenstaande projecten zijn al op kleine schaal in realisatie, andere staan aan de vooravond van een haalbaarheidsonderzoek.

H2Gateway

Door binnen zeven jaar te starten met de gecentraliseerde productie van blauwe waterstof in Den Helder, wordt het pad geëffend voor de inzet van groene waterstof uit windenergie geproduceerd op de Noordzee. Zowel in technisch als financieel opzicht. Technisch, doordat de aansluiting van de blauwe-waterstoffabriek in Den Helder op de nationale waterstofbackbone van de Gasunie de weg vrijmaakt voor de aansluiting van de groene-waterstofleidingen vanaf zee. Financieel, doordat blauwe waterstof op korte termijn marktcompetitief kan worden aangeboden en hiermee de productie en afname van grijze waterstof kan verdringen. Groene waterstof is op dit moment nog te duur om te vermarkten. Fossiele brandstoffen zijn nu nog te goedkoop om de omslag naar groene waterstof te realiseren. Pas wanneer er een ruime toename is van duurzaam opgewekte energie (onder meer door de realisatie van de grote windparken op zee na 2030), daalt de prijs van groene waterstof. Met de realisatie van een blauwe-waterstoffaciliteit versnellen we een aantal duurzame systeemveranderingen:

- Productie van 0,2 megaton CO_2-arme waterstof per jaar (dat is 25 procent van de huidige waterstofconsumptie door de industrie).
- Bijdrage van 2 megaton CO_2-reductie per jaar (dat is 14 procent van de jaarlijkse industriële opgave voor 2030).
- Eerdere realisatie van het open Nederlandse en Europese waterstofnetwerk vanaf 2027.
- Een stap richting een open markt van CO_2-vrije waterstof in de vorm van industriële clusters die overstappen van de inkoop van fossiel aardgas naar de inkoop van CO_2-vrije waterstof.

Door een nieuwe fabriek te bouwen kan deze CO_2-arme vorm van waterstof in 2027 marktcompetitief aangeboden worden. Zo kan blauwe waterstof een sleutelrol spelen in de transitie naar een CO_2-vrije toekomst en bij het behalen van de klimaatdoelstellingen.

Ontwikkelpad van een Noord-Hollandse waterstofeconomie

Deze greep uit de projecten laat zien dat er veel gebeurt in Noord-Holland op het gebied van waterstof. Veel is nog in de experimenteerfase; de grootschalige productie van groene waterstof en de toepassing ervan – anders dan in de industrie – staat in de kinderschoenen. Naar verwachting maakt de waterstofeconomie in Noord-Holland op hoofdlijnen de volgende ontwikkeling door:

Op korte termijn (2020-2025) vindt vooral kleinschalige en lokale productie van groene waterstof plaats, vooral voor de zware mobiliteit en het oplossen van lokale netcongestieproblemen. Deze pioniersfase is de tijd van leren en experimenteren.

Op middellange termijn (2025-2030) wordt de productie van blauwe waterstof opgeschaald, bedoeld voor de industrie, zodat grijze waterstof wordt verdrongen. In deze periode vindt ook de realisatie van de backbone plaats. Daarnaast wordt de productie van groene waterstof opgeschaald (100 MW bij Tata Steel). Groene waterstof zal meer en meer als brandstof voor zware mobiliteit worden ingezet, terwijl ook toepassing van waterstof in de agrisector gaat plaatsvinden. Tot slot wordt waterstof meer ingezet om lokaal de elektriciteitsinfrastructuur te ontlasten.

Op lange termijn (2030-2050) gaat er meer 'wind op zee' gerealiseerd worden. Hierdoor kan de productie van groene waterstof (op zee) worden opgeschaald. Dit is de periode waarin energieleveranciers waterstof op grotere schaal gaan inzetten voor de balancering van het elektriciteitsnet. Vanaf 2030 zal de op zee geproduceerde waterstof bij Den Helder en bij het NZKG Nederland binnen kunnen komen. De industrie gaat over op waterstof, als ook die delen van de gebouwde omgeving die niet op een andere wijze verwarmd kunnen worden. Internationale handel vindt plaats. Er komt steeds meer import, opslag en doorvoer van waterstof en energiedragers die daarvan zijn afgeleid op gang in het NZKG[8]. De luchtvaart gaat over op duurzame brandstof.
De blauwe waterstof die wordt voorzien vanaf 2027, zal samen met Noordzeegas ook ver voorbij 2030 deel uitmaken van de energiemix die tijdens de energietransitie nodig is. Nederland zal tot 2050 vermoedelijk draaien op een mix van aardgas, blauwe waterstof, duurzame elektriciteit en uiteindelijk een steeds toenemend aandeel van groene waterstof. Blauwe waterstof neemt dus ook na 2030 nog een relevante plaats in als transitiegas.



[8] Port of Amsterdam kan in 2050 570 PJ of 4.9 miljoen ton per jaar aan waterstof binnenhalen voor gebruik in regio en doorvoer naar eindgebruikers.
- 190 PJ kan PoA zelf produceren (78 PJ op land en 112 PJ aanvoer van H2 vanuit productie op zee).
- Amsterdam zal dan in 2050 6 GW aan waterstofproductiecapaciteit hebben (om de 78 PJ te produceren) en 25 % van de waterstofproductie op de Noordzee aantrekken (dat is 112 PJ).
- Daarnaast zal de PoA 380 PJ waterstof uit Noord-Afrika en het Midden-Oosten importeren.
- In 2050 zal in de regio 160 PJ aan waterstof worden gebruikt (in chemie, transport, warmte en elektriciteit).
- Doorvoer naar het achterland en export naar het buitenland zal 410 PJ bedragen.
- Met twee vloeibare-waterstofterminals kan Port of Amsterdam 2-4 procent van vraag naar waterstof vanuit de 28 EU-landen invullen.

7 OP NAAR EEN WATERSTOFECONOMIE IN NOORD-HOLLAND



De provincie Noord-Holland gelooft erin dat alle segmenten van de waterstofketen moeten worden gestimuleerd om de ketens op robuuste en efficiënte wijze tot ontwikkeling te laten komen. Als waterstofproductie wordt ontwikkeld, zal er ook een vraag naar waterstof moeten worden ontwikkeld.

Een waterstofeconomie komt alleen op gang als er integraal en parallel wordt gewerkt aan productie, logistiek en infrastructuur, en aan de vraag. Dat vraagt om acties die rusten op zes pijlers:

- Realisatie van de infrastructuur. Het is belangrijk om in te zetten op de realisatie van de infrastructuur: backbone, regionale verbindingen, terminals en tankstations. Daarnaast zijn ook productiefaciliteiten (elektroysers) nodig. Deze assets zijn randvoorwaardelijk voor het op gang brengen van een waterstofeconomie.
- Stimuleren van de vraag naar waterstof. Zonder vraag zal de productie niet afgezet kunnen worden. Hierbij kijken we vooral naar de toepassing van waterstof in de industrie, zwaar transport, logistiek, weg- en waterbouwmachines, landbouwmachines, machines in de groenvoorziening, agrisector en waterstof voor het balanceren van het energiesysteem. Het inzetten van waterstof in de gebouwde omgeving voorzien we pas na 2030.
- Stimuleren van de productie van waterstof. Hoe groter de productie, hoe lager de prijs en hoe eerder waterstof concurrerend wordt met andere brandstoffen.
- Ontwikkelen, transformeren en positioneren van de havens als draaischijven voor duurzame energie en strategische hubs in een internationale waterstofeconomie.
- Het bieden van ruimte om experimenteren, te leren en te ontwikkelen. De waterstofbelofte in de diverse toepassingen moeten worden beproefd en uitontwikkeld, zodat daarna opschaling mogelijk is.
- Wet- en regelgeving rond de productie, transport en gebruik van waterstof moet ontwikkeld worden. Hierdoor wordt zekerheid geboden voor afnemers/ondernemers waardoor de businesscase aantrekkelijker wordt.

Het Rijk, de provincie Noord-Holland, gemeenten en marktpartijen hebben een rol in deze actielijnen. Hoe de provincie die invult, is beschreven in hoofdstuk 8, Het handelingsperspectief van de provincie Noord-Holland.

8 HANDELINGSPERSPECTIEF PROVINCIE NOORD-HOLLAND



Om onze ambitie te realiseren gaan we voor 2020-2025 een aantal acties uitvoeren.

De uitdagingen op het gebied van waterstof vragen om een helder handelingsperspectief van de provincie Noord-Holland. Het is belangrijk dat we de ambities van de regio's op het gebied van waterstof in samenhang bezien, met elkaar in lijn brengen en versterken. Als dat lukt kunnen we de ontwikkeling van een waterstofeconomie versnellen, een bijdrage leveren aan de doelstellingen in het klimaatakkoord en aan de (inter)nationale positionering van Nederland op waterstof. Tegelijkertijd is duidelijk dat het speelveld in ontwikkeling is. Veel is nog onvoorspelbaar: kunnen we nu vol aan de slag of moeten er nog keuzes gemaakt worden? Zetten we in op import of eigen productie? Op productie op zee of op land, op groene of blauwe waterstof. Er is geld, kennis, fysieke ruimte nodig om verder te komen. Het traject is geen blauwdruk of stappenplan, omdat we de toekomst niet kennen. Vanuit dit perspectief komen we tot de volgende acties.

1. We stellen een positionpaper op waarin we het Noord-Hollandse verhaal over waterstof vertellen en waarin we Noord-Holland nationaal en binnen de EU onder de aandacht brengen. We maken daarbij ook een lobbystrategie aan de hand van een stakeholderanalyse. We brengen de belangrijkste stakeholders, samenwerkingsverbanden, nationale studies en verkenningen in kaart. Vervolgens bepalen we waar, wanneer en bij wie Noord-Holland moet 'aansluiten' om de Noord-Hollandse kwaliteiten en belangen kenbaar te maken. De voornaamste Noord-Hollandse lobbydoelen zijn, in volgorde van belangrijkheid:
    a. Realisatie van de waterstofbackbone die in eerste instantie Noord-Holland Noord met het NZKG en de andere Nederlandse industrieclusters verbindt, inclusief de twee ontbrekende pijpleidingen (IJmuiden–Port of Amsterdam en Port of Den Helder–Middenmeer), en die daarna ook het Ruhrgebied en Antwerpen ontsluit;
    b. Aanlanding van wind op zee en van offshore geproduceerde waterstof (bij de energyhubs op zee) in Noord-Holland;
    c. Het verkrijgen van de status van Hydrogen Valley die aansluit op de ambities van Hydroports en de havennota;
    d. Binnenhalen Nationale en internationale funding van programma's en projecten;
    e. Opnemen van de Noord-Hollandse waterstofprojecten in het nationaal waterstofprogramma (2021). Als het gaat om het Rijksbeleid en de totstandkoming van nationale kaders en wetgeving op het gebied van waterstof en om thema's als betaalbaarheid en de concurrentiepositie van groene waterstof, trekken we samen met andere provincies op in IPO-verband (Interprovinciaal Overleg).

2. We verkennen samen met de actoren in Noord-Holland hoe we de Noord-Hollandse waterstofstrategie gezamenlijk kunnen uitdragen. Met als doel om als één cluster naar buiten te treden.

3. We maken én houden overzicht over alle huidige en toekomstige nationale en internationale fondsen en subsidie-regelingen, en helpen de consortia en programmaleiders met het indienen van financiële aanvragen. We verkennen of deze taak in het waterstofplatform Noord-Holland Noord in oprichting ondergebracht kan worden[9].

4. We stimuleren de vraag naar en toepassing van waterstof in Noord-Holland. De focus ligt daarbij in eerste instantie op vraagstimulatie en vraagaggregatie voor zwaar transport (o.a. in infra, bouw, afval, maritiem, logistiek). Dit doen wij door partijen te verbinden en daarmee schaalgrootte en slagkracht te creëren. Dit doen wij ook door waar mogelijk en wenselijk op te treden als launching customer, bijv. bij aanbestedingen en/of concessieverlening.

[9] Vanuit de regiodeal Kop van Noord-Holland wordt in NHN een waterstofplatform opgericht als een netwerkorganisatie die alle waterstofontwikkelingen in de Kop van Noord-Holland structureert en coördineert, opdat regionale partners gezamenlijk en afgestemd werken aan de waterstofeconomie in de Kop van Noord-Holland.

5. Onze inhoudelijke focus ligt op regionale infrastructuur. Hieronder vallen regionale waterstofleidingen, haveninfrastructuur als terminals en bunkerfaciliteiten, vulpunten en tankstations, opslagsystemen, compressors en productiefaciliteiten. Dit omdat dergelijke infrastructuur van openbaar nut is en de realisatietermijnen ervan vele jaren vergen. Door hier nu op in te zetten creëren we de randvoorwaarden en zijn we op tijd klaar als de waterstofeconomie op gang komt. Wij doen dit door:
   a. Het (laten) uitvoeren en (co-)financieren van verkenningen naar bijvoorbeeld ruimtelijke tracés van waterstofleidingen of corridors voor (vaar)wegtransport waarlangs waterstoftankstations gesitueerd kunnen worden;
   b. Het co-financieren van pilots en demoprojecten met betrekking tot de regionale infrastructuur;
   c. Het participeren in onderzoeken naar elektrolysers (FME-onderzoek, ISPT-onderzoek);
   d. Het uitvoeren van ruimtelijke, juridische en planologische verkenningen die duidelijk maken waar welke infrastructuur (productie, opslag en distributie) mogelijk is;
   e. Vergunningverlening waar we bevoegd gezag zijn;
   f. Aansluiten bij programma's als EnergieHubs op de Noordzee en Hyway27;
   g. Eventueel investeren in realisatie van regionale infrastructuur via InVest MRA of het provinciefonds duurzame energie Noord-Holland (PDENH).

6. Het faciliteren van samenwerking, afstemming, kennisdeling en informatieverstrekking tussen de regio's en de projecten. Overzicht houden over alle relevante ontwikkelingen en projecten rond waterstof in Noord-Holland en de synergie bewaken. Vraag en aanbod van waterstof koppelen, bundelen van groepen 'gelijken' (bijvoorbeeld bollenboeren en verladers), zodat we de vraag aggregeren, de inkoopkosten verlagen en losse initiatieven tussen verschillende sectoren samensmeden tot een samenhangend geheel. We verkennen of het waterstofplatform Noord-Holland Noord in oprichting hiervoor een goed vertrekpunt biedt.

7. Het waterstofspeelveld is nog sterk in ontwikkeling. Het is belangrijk dat er volop wordt geëxperimenteerd, geleerd en ontdekt. De waterstofbelofte in de diverse toepassingen moeten beproefd en uitontwikkeld worden om daarna opgeschaald te kunnen worden. Pilots en demonstratieprojecten gaan we aanjagen en we bevorderen dat er experimenteerruimte komt. Het stimuleren van kennisontwikkeling rond de productie en de toepassing van waterstof doen we door:
   a. Het (laten) uitvoeren en aanjagen van onderzoek (bijvoorbeeld naar vragen als: hoe de aanlanding van wind op zee gefaciliteerd worden, hoe kan een 1GW-productielocatie worden aangesloten op de waterstofbackbone?);
   b. Deelname in landelijke kennisgroepen als Taskforce Industrie en het waterstofplatform;
   c. In de rol van opdrachtgever van de Omgevingsdiensten: het kennispeil van de omgevingsdiensten en veiligheidsregio's op het gebied van waterstof verhogen en de uitvoering van regelgeving uniformeren;
   d. Het stimuleren van pilots en demonstratieprojecten (via het waterstofplatform), in met name de industrie, het zwaar transport (waaronder bijvoorbeeld de logistiek en de binnenvaart), agrisector en de elektriciteitssector (netbalancering), en eventueel ook in de gebouwde omgeving in het NZKG en in Noord-Holland Noord. Pilots en toepassingen in mobiliteit en vooral de gebouwde omgeving zijn belangrijk om de waterstofeconomie op gang te krijgen, zowel voor maatschappelijk draagvlak als markttechnisch gezien (in de mobiliteitssector kan waterstof veel eerder uit om de hogere kosten voor brandstof te dragen).
   e. Zelf kennis opdoen om volwaardig gesprekspartner voor de markt te zijn;

Tot slot

Deze waterstofstrategie is geen routeplanner die exact aangeeft hoe we zo snel mogelijk een waterstofeconomie kunnen laten ontstaan. De grote dynamiek die waterstof kenmerkt, zowel nationaal als internationaal en door innovatie- en waardeketens heen, vereist een adaptieve aanpak, zodat snel en flexibel kan worden bijgestuurd als ontwikkelingen daartoe aanleiding geven. Deze aanpak is ook geen vrijbrief voor alle initiatieven op het gebied van waterstof in de provincie Noord-Holland. Ook de wensen en ambities van de verschillende stakeholders ten aanzien van waterstof, zoals genoemd in deze waterstofstrategie, kunnen wellicht niet allemaal ruimtelijk ingepast en mogelijk gemaakt worden. De fysieke ruimte, de beschikbaarheid van groene stroom en zuiver water voor grootschalige productie zijn beperkt. Dat betekent dat er ook in ruimtelijk opzicht integrale afwegingen en keuzes gemaakt moeten worden. Niet alles kan nu eenmaal overal. Waterstofproductie in onze provincie is echter geen voorwaarde voor het gebruik en de toepassing ervan in onze regio. Waterstof kan immers ook elders geproduceerd worden (bijvoorbeeld in het buitenland en op de Noordzee) en naar Noord-Holland getransporteerd worden. Maar ook voor de toepassing van waterstof voor de komende vijf jaar moeten we keuzes maken: het aanbod is beperkt. De prioriteit ligt bij de huidige afnemers van grijze waterstof, bij zwaar transport en binnenvaart en bij het oplossen van lokale netcongesties. Vanwege deze dynamiek is de aanpak voor de komende drie tot vijf jaar veel concreter en robuuster dan voor de periode daarna. Structureel evalueren en zo nodig bijstellen van de koers is noodzakelijk om de klimaatdoelen te behalen.



9 INZET FINANCIËLE MIDDELEN



De financiële inzet van de provincie Noord-Holland voor de komende 3–5 jaar beoogt de realisering van de waterstofambities een stevige stimulans te geven. De focus ligt op de ontwikkeling van de regionale infrastructuur. Door hier nu op in te zetten, zorgt de provincie voor de juiste randvoorwaarden om de waterstofeconomie in de toekomst te laten functioneren. Het optuigen van deze infrastructuur kent immers een lange realisatietermijn. Het Rijk en de EU financieren de ontwikkeling van een regionale infrastructuur slechts in beperkte mate. De inzet van de provincie is dus echt van belang.

Voor de volgende activiteiten is een financiële inzet van de provincie Noord-Holland nodig:

- Het co-financieren van ruimtelijke verkenningen voor regionale infrastructuur. Dit betreft bijvoorbeeld verkenningen naar locaties voor grootschalige electrolysers, opslaglocaties, interne haveninfrastructuur, transport- en scheepvaartcorridors voor waterstoftankstations en -vulpunten, tracé-onderzoeken en haalbaarheidsonderzoeken naar blauwe en groene waterstof.
- Het co-financieren van pilots en demoprojecten met betrekking tot regionale infrastructuur. Denk aan pilots rond (de aanlanding van) offshore elektrolyse, pilots rond haveninfra, testfaciliteiten voor waterstofproductie, -opslag, -transport. Samen met de regionale partners brengen we in kaart voor welke pilots een financiële ondersteuning vanuit de provincie nodig is.
- Het oprichten van een Noord-Hollands waterstofplatform. We gaan onderzoeken hoe we dit platform kunnen vormgeven, welke taken het platform krijgt en waar we het kunnen onderbrengen.
- Het lobbyen en communiceren over onze waterstofambities en -plannen. Denk aan het maken van het positionpaper en het organiseren van netwerkevents.
- Het uitvoeren van het waterstofprogramma. Het gaat hier om de personele inzet van collega's en indien nodig externe adviseurs.

Voor de uitvoering van deze activiteiten is een budget gereserveerd van 3 miljoen euro.
De kosten kunnen worden gedekt vanuit de reserve energietransitie.

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
Tekstbewerking
Ton Smits, Saffraan communicatie

Eindredactie
Provincie Noord-Holland
Beleid, sector IOT

Fotografie
Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging
Xeroxmediaservices

Haarlem, oktober 2020

betreft afstemming windturbines langs provinciegrens nabij Geingebied

Amsterdam, 2 november 2020

Aan Gedeputeerde en Provinciale Staten van Utrecht en Noord-Holland, aan RES U16 en NHZ, aan de gemeenteraden en de colleges van B&W van de gemeenten Uithoorn, Ouder-Amstel, Amsterdam, Gooise Meren, Diemen, Weesp, Wijdemeren en Stichtse Vecht, en aan de MRA,

Geacht college, geachte raadsleden,

Als het goed is heeft u via de RES NHZ onlangs een brief gekregen van het college van B&W van De Ronde Venen. Ik voeg de brief als 2e bijlage van deze e-mail toe, voor alle zekerheid. Hierin treft u een reactie aan op de concept Regionale Energiestrategie Noord-Holland Zuid met de oproep om niet te kiezen voor het plaatsen van windturbines aan de grens van deze gemeente. Ook gezien het ontbreken van een goed proces, waarbij belanghebbenden worden betrokken, meer naar de regionale impact wordt gekeken en de belangen van De Ronde Venen en haar bewoners worden meegewogen. De brief vraagt u het landschap en omgeving van zoekgebieden centraal te stellen. Wij, de Vereniging Spaar het Gein en de Stichtingen Stop Windturbines Geingebied, Stop Windturbines Aetsveld (i.o) en Stop Windturbines Vechtgebied (i.o.) onderschrijven deze oproep van harte. Van ons heeft u vorige week een vergelijkbaar schrijven ontvangen, waarin wij u oproepen om het Geingebied te sparen en ook de aanliggende gebieden in buurgemeenten vrij te houden van windturbines. (3e bijlage)

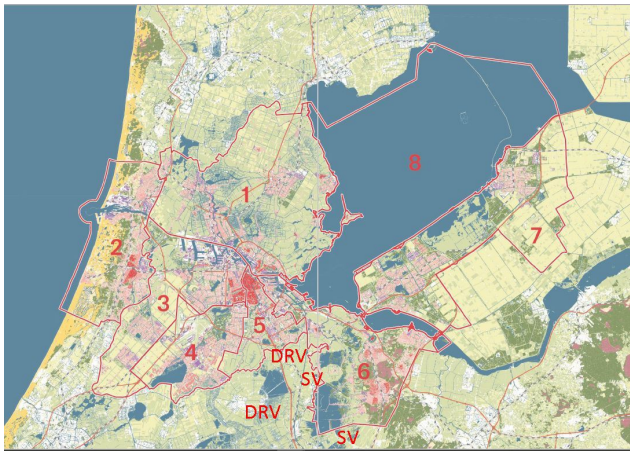
Wij maken daarin ook melding van ruim aangenomen moties. De eerste 2 (bijlage 4 en bijlage 5) zijn door de gemeenteraad van De Ronde Venen d.d. 1 oktober nagenoeg unaniem aangenomen. De volgende (bijlage 6) is op 5 oktober door de Provinciale Staten van Noord-Holland unaniem aangenomen. De Ronde Venen sluit windturbines in de Stelling van Amsterdam uit en roept op om haar inbedding in het Geingebied te ontzien en mee te wegen de bijna 5000 handtekeningen die nu al tegen windturbines in het Geingebied zijn gezet. De Statenmotie roept het college op met de provincie Utrecht en met de gemeente De Ronde Venen in overleg te treden met betrekking tot het beschermen van het Geingebied ook gezien de erfgoedstatus van de Stelling van Amsterdam.

Naar aanleiding hiervan zijn wij in overleg getreden met het secretariaat van de MetropoolRegio Amsterdam (MRA). Zij zijn bereid overleg hierover te faciliteren tussen de provincies en de betrokken gemeenten als uw besturen het secretariaat daarom zouden vragen. Wij vinden dat een uitstekend idee. Onze suggestie zou zijn te komen tot een meer structureel overleg tussen de MRA en de gemeenten De Ronde Venen en Stichtse Vecht ter inbedding van de Amstel-Gein-Vecht delta in het metropolitane landschap. De bescherming van de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie passen ook prima in dit meer structurele overleg. De kaart (bijlage 7) illustreert het belang hiervan het best.

Onze oproep aan u is de MRA te verzoeken om bedoeld overleg voor te bereiden en te organiseren. Wij hopen dat wij voorafgaand aan dit eventuele overleg in de gelegenheid worden gesteld onze standpunten kort toe te lichten.

Rien Leemans, namens de vereniging *Spaar Het Gein*
Arthur Koks namens de stichting *Stop Windturbines Geingebied*
Kees Neervoort, namens de stichting i.o. *Stop Windturbines Aetsveld*
Ron van Bekkum, namens de stichting i.o. *Stop Windturbines Vechtgebied*

Ter afsluiting een viertal verhelderende afbeeldingen. Ter uitvergroting: klik op de link.



Kaart 1: *MetropoolRegio Amsterdam Met De Ronde Venen en Stichtse Vecht*

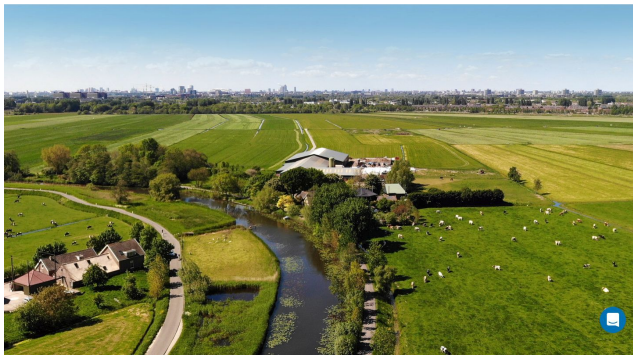
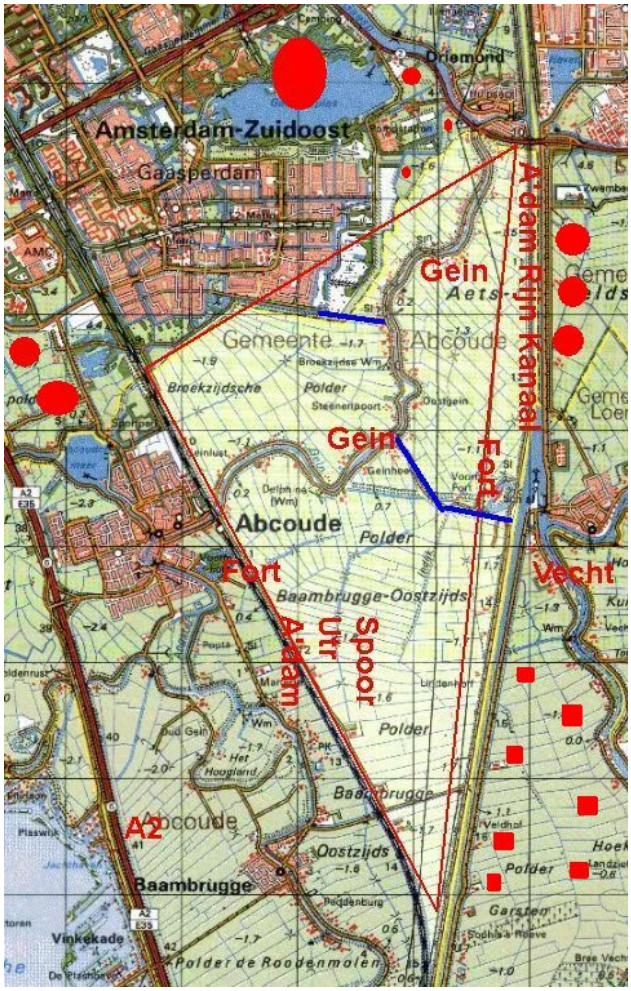


Foto 2: *zicht vanaf Batterij aan het Gein (SvA) richting Gaasperdam (bebouwing zichtbaar)*



Schets 3: landschappen in hun samenhang



Kaart 4: *het Geingebied: vorm patatzak*
rode driehoek: turbines uitgesloten door DRV
rode bollen: uit te sluiten door N-H
rode blokken: uitgesloten door SV
De blauwe lijn is de provinciegrens voor 1990.

POSTADRES Postbus 250
3640 AG Mijdrecht
BEZOEKADRES Croonstadtlaan 111
3641 AL Mijdrecht
T 0297 29 16 16
F 0297 28 42 81
E gemeente@derondevenen.nl
I www.derondevenen.nl

RES-regio Noord-Holland Zuid

DATUM 29 september 2020
UW KENMERK --
ONS KENMERK 0046830/RU
UW BERICHT VAN --
CONTACTPERSOON Paul van Tongeren
DOORKIESNUMMER 0297 1695
E-MAIL p.vantongeren@derondevenen.nl

ONDERWERP

reactie op ontwerp RES

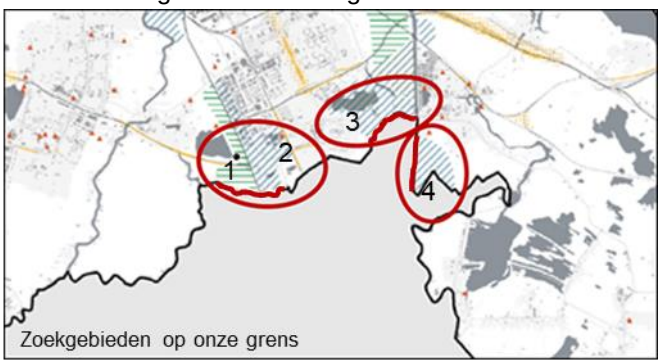
Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief geven wij een reactie op de concept Regionale Energiestrategie Noord-Holland Zuid. Zoals al eerder ambtelijk en bestuurlijk aangegeven maken wij ons grote zorgen over de concept RES Noord-Holland Zuid met daarin 4 zoekgebieden voor windmolens op de grens met onze gemeente. In deze brief lichten wij onze zorgen toe. Gelet op het ontbreken van een goed proces, waarbij belanghebbenden worden betrokken en meer naar de regionale impact wordt gekeken, lijkt het ons onjuist om nu te kiezen voor het plaatsen van windmolens aan de grens van onze gemeente. Kortom: de belangen van De Ronde Venen en haar inwoners zijn op dit moment nog niet meegewogen in uw besluit.

Samenvatting

Op basis van de ontwerp RES hebben wij het beeld dat u bij het bepalen van zoekgebieden voor windenergie een goede ruimtelijke ordening en de belangen van bewoners buiten uw energieregio nog onvoldoende heeft meegewogen. Dit baseren wij op de inhoudelijke keuzes en het proces dat u heeft doorlopen. U plaatst 4 zoekgebieden op de grens met onze gemeente. De gebieden omsluiten de noordoost hoek van onze gemeente. De belangen van de inwoners van het gebied dat centraal in deze zoekgebieden ligt heeft u niet meegewogen. Dit is een onevenredige last voor ons gebied en onze inwoners. Wij vragen u geen windmolens te plaatsen aan de grens van onze gemeente.

Het betreft de zoekgebieden:
1. A2-Ouderkerkerplas
2. Amstel III en omgeving
3. Gaasperplas / Driemond
4. Aetsveldsepolder



Zoekgebieden op onze grens

REGISTRATIENUMMER VERZONDEN

Voor het vervolg vragen wij u het landschap en omgeving van zoekgebieden centraal te stellen. Kijk waar de impact van zoekgebieden voor windmolens stapelt. In de huidige schets van het vervolgproces lezen wij nog onvoldoende dat de belangen van (de inwoners van) onze gemeente meewegen.

Buiten de exacte locaties van zoekgebieden vragen wij u bij uw ambities voor lokaal eigendom onze inwoners volwaardig te betrekken. Daarnaast zoeken we graag samenwerking in de benutting van het elektriciteitsnetwerk.

Onderbouwing
Hieronder werken wij ons standpunt op onderdelen verder uit aan de hand van diverse fragmenten uit de ontwerp RES.

1. Weeg de gevolgen voor onze gemeente en het totale landschap, mee
U schrijft:

> *Daarnaast willen we hier benadrukken dat een integrale afweging nog niet is gemaakt. Bij de keuze voor zoekgebieden is uiteraard nagedacht over beperkingen vanuit leefbaarheid, ruimte, natuur, landschap en milieu, over slimme combinaties maken van energievraag en -aanbod en of er draagvlak voor is. De integrale afweging gebeurt echter als we een stap verder zijn in de verkenning. (voorwoord p.3)*

Wij zien dat u de integrale afweging nog niet heeft gemaakt. Wij herkennen niet dat er is nagedacht over beperkingen vanuit leefbaarheid, ruimte, natuur, landschap en milieu, slimme combinaties en draagvlak buiten uw eigen grondgebied. Er is onvoldoende aandacht voor een goede integrale afweging over ruimtelijke kwaliteit waarbij niet alleen de gevolgen op uw grondgebied, maar ook de gevolgen voor het grondgebied van onze gemeente meeweegt. Wij zien niet dat het participatieresultaat is meegewogen voor zover het niet uw eigen grondgebied aangaat. Wij verzoeken u dit wel te doen.

Overigens concludeert u dat zelf ook al:

> *Daarnaast valt op dat de zoekgebieden die zijn ontstaan niet altijd vanuit landschappelijke logica zijn gevormd. (aandachtspunten ruimtelijke kwaliteit, p. 40)*

U schrijft:

Geen/weinig steun: zon op agrarische gronden, zon/wind in natuurgebieden (duinen, bos) en zon/wind in cultuurhistorisch landschap. (Hoofdpunten uit de bijeenkomsten en werksessies p. 11, p.32)

U schrijft:

En waar niet?
Naast de mogelijkheden en kansen is in de bijeenkomsten heel duidelijk aangegeven waar hernieuwbare energie niet wenselijk is. De cultuurhistorische landschappen, natuurgebieden, duinen en het open landschap in de regio worden zonder uitzondering gekoesterd. Dit vertaalt zich op de kaart in zoekgebieden die voornamelijk tegen het stedelijk gebied aanliggen. Deze keuze is niet alleen om landschappelijke redenen wenselijk, maar ook met het oog op het elektriciteitsnetwerk. Vraag en aanbod van energie liggen hier immers dicht bij elkaar. (p. 12, p.33)

U schrijft:

Zo dient de toekomstige energiemix passend te zijn bij de unieke regionale landschappelijke en gebiedskwaliteiten en de economische kansen van het gebied. (regionale uitgangspunten, p. 116)

De genoemde vertaling in de zoekgebieden herkennen wij niet. Sterker, we zien juist dat de zoekgebieden tegen cultuurhistorisch, open landschap aanliggen. Sommige zoekgebieden hebben (deels) de status van UNESCO werelderfgoed. Voor andere zoekgebieden loopt de aanvraag om (deels) UNESCO werelderfgoed te worden.

U schrijft:

In de Gooi en Vechtstreek laat men duidelijk zien trots te zijn op het oudste cultuurhistorisch landschap van Nederland. Deze natuurrijke en mede daardoor kwetsbare omgeving leent zich minder voor grootschalige opwekking van windenergie. De ambitie is daarom vooral gericht op zonne-energie (zon op grote daken en parkeerplaatsen) en forse energiebesparing. De zoekgebieden voor windturbines bevinden zich bijna uitsluitend langs infrastructuur aan de randen van het gebied. (1.6 Wat gebeurt er al in de regio, waar staan we nu?, p. 28)

Met het zoekgebied Aertsveldsepolder kiest u er voor de randen van uw eigen gebied op te zoeken. Daarmee ontziet u niet het oude cultuurhistorische landschap, de gevolgen vallen voor het grootste deel buiten uw gebied.

U schrijft:

Zoekgebied Aetsveldsepolder. Ten zuiden van Weesp is een zoekgebied voor windenergie gedefinieerd. Gezien dit een weidevogelkerngebied is zal ook hier nadere verkenning in overleg met provincie en natuurorganisaties moeten plaatsvinden. Het gebied behoort tevens tot de Stelling van Amsterdam, Unesco-Werelderfgoed. Ook grenst het gebied aan een zoekgebied van Amsterdam, waardoor eventuele ontwikkeling in samenhang zal worden bezien. (zoekgebieden, p. 113)

U vergeet hier te melden dat het zoekgebied ook grenst aan onze gemeente. Ontwikkeling van het zoekgebied moet in samenhang met ontwikkelingen en landschappelijke kwaliteit van het aangrenzende gebied in onze gemeente worden bezien. Wij gaan hierover graag met u in gesprek.

Voor deelgebied Amsterdam schrijft u:

Het Amsterdamse gemeentebestuur kiest ervoor om álle technisch mogelijke locaties te benutten voor het zoeken naar de realisatie van grootschalige opwek van duurzame elektriciteit door zon en wind. Er worden geen gebieden bij voorbaat uitgesloten. Dit vertaalt zich in twee typen zoekgebieden: 1) gebieden met een energie-ambitie en 2) 'extra' zoekgebieden met als voorwaarde 'nee, tenzij' voor zon als de ambitie niet in het eerstgenoemde type gebieden gerealiseerd kan worden. …… Deze verdeling in twee type zoekgebieden sluit aan bij de kwetsbaarheid van de gebieden, de wens van inwoners, om voor grootschalig zon eerst op de daken te zoeken en de verschillende beperkingen. (Keuze Amsterdam, alle mogelijkheden benutten, p. 106)

De sterke focus op technische mogelijkheid en niet op landschappelijke kwaliteit komt niet overeen met wat u in hoofdstuk 2 schrijft over een zorgvuldige ruimtelijke afweging. De focus op technische argumenten kan grote gevolgen hebben voor ons landschap. Wij roepen u dan ook op om ruimtelijke kwaliteit een grotere rol te geven in het proces.

U schrijft:

Samenhang met omliggende RES-regio's

Als RES-regio's hebben we een verantwoordelijkheid om keuzes die regio-overstijgende effecten kunnen hebben, af te stemmen met omliggende RES-regio's. Deze afstemming is gericht op een goede kwaliteit van de leefomgeving. De energietransitie vraagt om een integrale benadering en om een passende weging van belangen. Dat speelt nog meer in gebieden die qua ruimtelijke kwaliteit uniek en kwetsbaar zijn. In die gebieden lopen veel ontwikkelingen gelijktijdig. Zonder passende afstemming kan dit tot onsamenhangende keuzes leiden. Dit geldt bijvoorbeeld in Noord-Holland Zuid voor de UNESCO werelderfgoederen als de Beemster en de Stelling van

Amsterdam maar ook voor het Groene Hart en het IJsselmeergebied die zich over meerdere RES-regio's uitstrekken. Zowel in provinciaal als Rijksbeleid (de Nationale Omgevingsvisie) wordt het belang van dit soort gebieden benadrukt. Voor dit soort regio overstijgende gebieden wordt in samenwerking met de relevante overheidspartijen zoals BZK en RWS gewerkt aan gedeelde uitgangspunten voor hernieuwbare energieopwekking.

Wij ondersteunen uw pleidooi voor een goede kwaliteit voor de leefomgeving uit het eerste deel van dit fragment. Echter, BZK en RWS maken geen onderdeel uit van een RES-regio. Wij roepen u op samenhang te creëren door met de omliggende RES-regio's, gemeenten en inwoners samen te werken.

2. Neem het landschap als uitgangspunt bij de bepaling van zoekgebiden, niet een bestuurlijke grens

U schrijft:

Effecten op het landschap
De effecten van mogelijke opwek van hernieuwbare energie op het landschap van de zoekgebieden in Noord-Holland Zuid worden beoordeeld aan de hand van vier verschillende invalshoeken. De zoekgebieden zijn per deelregio beoordeeld, waarna de beoordeling is geaggregeerd tot een beoordeling op energieregioniveau. In de nadere uitwerking richting RES 1.0 is het van belang dat de specifieke effecten van de zoekgebieden na concretisering worden beoordeeld. Zo kunnen keuzes worden gemaakt, zowel binnen als tussen de zoekgebieden in de bredere context van de hele regio. (effecten op het landschap, p. 35).

De 4 invalshoeken zijn: *aansluiting op huidig beleid, aansluiten bij bestaande landschappelijke kwaliteit, bijdrage aan duurzame energielandschappen, bijdrage aan provinciale ruimtelijke kwaliteit.*

Voor een goede beoordeling van de impact op het landschap is het noodzakelijk dat het landschap als uitgangspunt wordt genomen en niet bestuurlijke grenzen zoals een provinciegrens of een RES-grens. Op basis van wat u schrijft lijkt u de energieregio centraal te stellen. Wij roepen u op het landschap als uitgangspunt te nemen bij de beoordeling van de impact op het landschap.

U schrijft:

Met de juiste aandacht en uitwerking van de zoekgebieden, kunnen de gebieden bijdragen aan de provinciale ruimtelijke kwaliteit. Zo is de overgang tussen landschapstypen een aandachtspunt, bijvoorbeeld in Waterland langs de A10 en bij overschrijding van grenzen van de energieregio. Het grootschalige open landschap in de Beemster en Wormer, de Haarlemmermeer, rond Weesp en in

*het IJmeer vragen vanwege de impact op de omgeving ook om zorgvuldige inpassing van energie-opwek.(*bijdrage aan de provinciale ruimtelijke kwaliteit, p. 37).

Deze 4e invalshoek om de effecten op het landschap te beoordelen versterkt het beeld dat de administratieve grens centraal staat. Begrijpen wij goed dat overschrijding van de energieregio slechts in beeld is als 'aandachtspunt' bij de 'uitwerking' van zoekgebieden en dan vooral bij de 'overgang tussen landschapstypen'? Wij roepen u op het landschap als uitgangspunt te nemen bij het bepalen van zoekgebieden, niet alleen bij de invulling er van.

3. Organiseer participatie voor de mensen die met de gevolgen te maken hebben

U schrijft:

De globale zoekgebieden die in hoofdstuk 2 tot en met 8 worden beschreven, zijn na een uitvoerig participatieproces met de betrokken overheden, inwoners, maatschappelijke partners en stakeholders tot stand gekomen. Hierbij is rekening gehouden met de draagkracht en unieke kenmerken van het landschap in onze regio en is veel aandacht besteed aan ruimtelijke inpassing van hernieuwbare opwek. (1.4 Samenspel van overheid, inwoners en bedrijfsleven, p. 23)

U plaatst 4 zoekgebieden op de grens met onze gemeente. Deze omsluiten het noordoosten van onze gemeente. De inwoners die centraal tussen deze zoekgebieden wonen, het gebied waar de impact stapelt, zijn tot op heden niet voldoende in de gelegenheid gesteld te participeren. Dat wil zeggen: gehoord te worden en hun inbreng meegewogen te zien in de beleids- en besluitvorming. Dit geldt voor alle 3 de deelregio's.

- In de zoekgebieden Gaasperplas / Driemond en Amstel III en omgeving (deelgebied Amsterdam) hanteert u voor participatie bij de uitwerking van de zoekgebieden tot op heden een afstand van 350 meter. Dit is een veel kortere afstand dan dat op basis van het juridische begrip 'belanghebbende' betrokken zou moeten worden. Bovendien is het geen redelijke afstand voor de impact van een windmolen in een open landschap.
- In het zoekgebied A2-Ouderkerkerplas (deelgebied Amstelland) is de participatie tot op heden beperkt tot een handvol adressen op de gemeentegrens van onze gemeente.
- Voor het zoekgebied Aetsveldsepolder (deelgebied Gooi en Vecht) is er voor überhaupt geen contact geweest met onze inwoners of een uitnodiging daartoe (lokaal atelier 50 Weespers).

Wij roepen u op onze inwoners veel meer te betrekken bij het proces. Stel de mensen in de omgeving van zoekgebieden centraal, niet uw eigen inwoners.

4. Conclusie: pas de zoekgebieden aan

U schrijft:

> *Over de status van de zoekgebieden zijn we duidelijk: deze liggen nog niet vast, maar zijn een eerste proeve. Ze geven zeker de denk- en zoekrichting aan, maar er kunnen nog steeds zoekgebieden afvallen of bijkomen. Deze verdere uitwerking gebeurt in de komende periode als we aan de RES 1.0 gaan werken. (voorwoord p.3)*

U schrijft:

> *Bij de concretisering richting de RES 1.0 wordt de discussie over de specifieke zoekgebieden ook concreter onder andere doordat dan meer regionale en lokale effecten en belangen inzichtelijk worden. (effecten, p.12)*

U heeft 4 zoekgebieden aangewezen op de grens met onze gemeente. Hiermee ontstaat er een concentratie van zoekgebieden die een deel van onze gemeente omsluit. Dit is een onevenredige last voor onze inwoners en ons landschap. Wij roepen u op geen windmolens te plaatsen aan de grens van onze gemeente. De ‘extra zoekgebieden’ geven u die ruimte.

Ongeacht de exacte locatie van zoekgebieden hebben wij nog twee aanvullende verzoeken:

5. Organiseer lokaal eigendom voor omwonenden uit onze gemeente

U schrijft:

> *Verdeel de lusten en de lasten: opbrengsten uit wind- en zonne-energie moeten ook ten goede komen aan de gemeenschap. (Hoofdpunten uit de bijeenkomsten en werksessies p. 11)*

U schrijft voor het deelgebied Amsterdam:

> *Keuze Amsterdam: minimaal 50 procent lokaal eigendom. Amsterdam streeft bij deze ambitie naar minimaal 50 procent lokaal eigendom (inwoners en/of bedrijven). Indien dit niet zo is, zal Amsterdam zorgen dat omwonenden door een andere manier mee profiteren en dit vast leggen in een omgevingsovereenkomst. (4.6 proces en invulling aanbod in de zoekgebieden, p. 106)*

Wij onderschrijven het belang van het delen van de lusten en de lasten. Wij nemen aan dat de verdeling van de lusten ook geldt voor onze inwoners. Wij helpen u graag hierbij met communicatie.

6. Zoek de samenwerking op in het kader van het elektriciteitsnetwerk

Voor optimaal gebruik van het elektriciteitsnetwerk is afstemming essentieel. Zon- en windinitiatieven in verschillende gemeenten en RES-regio’s zullen gebruik maken van dezelfde elektriciteitsstations en -

netwerk. Om overbelasting van het netwerk en vertraging van projecten te voorkomen, is afstemming nodig. Zowel in Uithoorn als in Amsterdam bij de A2 lijkt er in 2030 nog ruimte te zijn. Dit is nabij gebieden waar wij mogelijk op termijn onvoldoende netwerkcapaciteit hebben. Wij gaan graag met u in gesprek over de mogelijkheden en behoeften in het kader van het elektriciteitsnetwerk.

Tot slot
Inmiddels heeft het bestuurlijk overleg met onze buurgemeenten vorm gekregen. Dit willen wij graag vasthouden en verbeteren zodat we daadwerkelijk samenwerken en niet verrast worden door ingetekende zoekgebieden of vergaande plannen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van de gemeente De Ronde Venen,

Lilian Schreurs	Maarten Divendal
secretaris	Burgemeester

BIJLAGE(N)
--

REGISTRATIENUMMER

Aan de colleges van B&W en de gemeenteraden van Amsterdam en De Ronde Venen, aan de colleges van gedeputeerde staten en de provinciale staten van Noord-Holland en Utrecht en aan de RES NHZ en U16

Amsterdam, 11 oktober 2020

Geachte dames en heren,

In 1989 heeft het rijk de provinciegrens Noord-Holland - Utrecht gewijzigd opdat het Geingebied voortaan in één bestuurlijke hand zou komen en daarmee beter beschermd zou zijn tegen aantasting. Het Amsterdamse deel van het Geingebied werd overgedragen aan de (toenmalige) gemeente Abcoude. U kunt dit nalezen in de Memorie van Toelichting (p 10).

De gemeente De Ronde Venen (waarvan Abcoude thans deel uitmaakt) heeft dit in haar raadsvergadering van 1 oktober jongstleden onderkend door de Stelling van Amsterdam en haar landschappelijke inbedding in het Geinlandschap uit te sluiten als mogelijk zoekgebied voor windenergie. De motie van De Ronde Venen is met de grootst mogelijke meerderheid aangenomen en als aparte bijlage toegevoegd.

De gemeente De Ronde Venen heeft ook keer op keer aangegeven met Amsterdam, met de RES NHZ en met de provincie Noord-Holland in overleg te willen gaan om de problemen met betrekking tot windenergie aan beide kanten van de grens te bespreken. Zij heeft een soortgelijke afstemming aan de grens voor ogen als in dit stuk wordt voorgesteld.

Tegen de provinciegrens tussen beide provincies is sprake van vier zoekgebieden wind, die over en weer gevoelig liggen. Zowel politiek in gemeenteraden als bij omwonenden. In dit stuk wordt voorgesteld om deze vier zoekgebieden aan de provinciegrens te vrijwaren van windturbines. Het gaat om drie relatief kleine (deel-)zoekgebiedjes aan de Hollandse kant en het grotere Geingebied aan de Utrechtse kant.

Voor Amsterdammers en Gaasperdammers behoort het Geingebied samen met de aangrenzende Gaasperplas gevoelsmatig tot het metropolitane landschap. Er zijn officieel 8 deelregio's met betrekking tot het MRA landschap (MRA: metropool regio Amsterdam). Het Geingebied hoort hier niet bij want het ligt over de provinciegrens. Maar voor Amsterdammers en vroeger Mondriaan, Roelofs en Thijsse is het de dichtstbijzijnde natuur. Dichterbij dan Gooi en Kennemerland. Een populaire bestemming voor wandelaars, fietsers en watersporters. Even sportief aan het Gein en dan een duik in de Gaasperplas is een dagje uit voor menig Amsterdammer. Een bezoek aan het Gein is beter voor klimaat en milieu dan een verre vliegreis. Amsterdam hoort op te komen voor deze natuur, net zoals ze in de MRA opkomt voor de natuur in het Gooi.

Amsterdam hoort ook op te komen voor de Stelling van Amsterdam die niet voor niets haar naam draagt. Versterking en behoud van de Stelling van Amsterdam is ook een topprioriteit voor de provincie Noord-Holland, alleen al voor het toerisme dat de Unesco erfgoed status genereert.

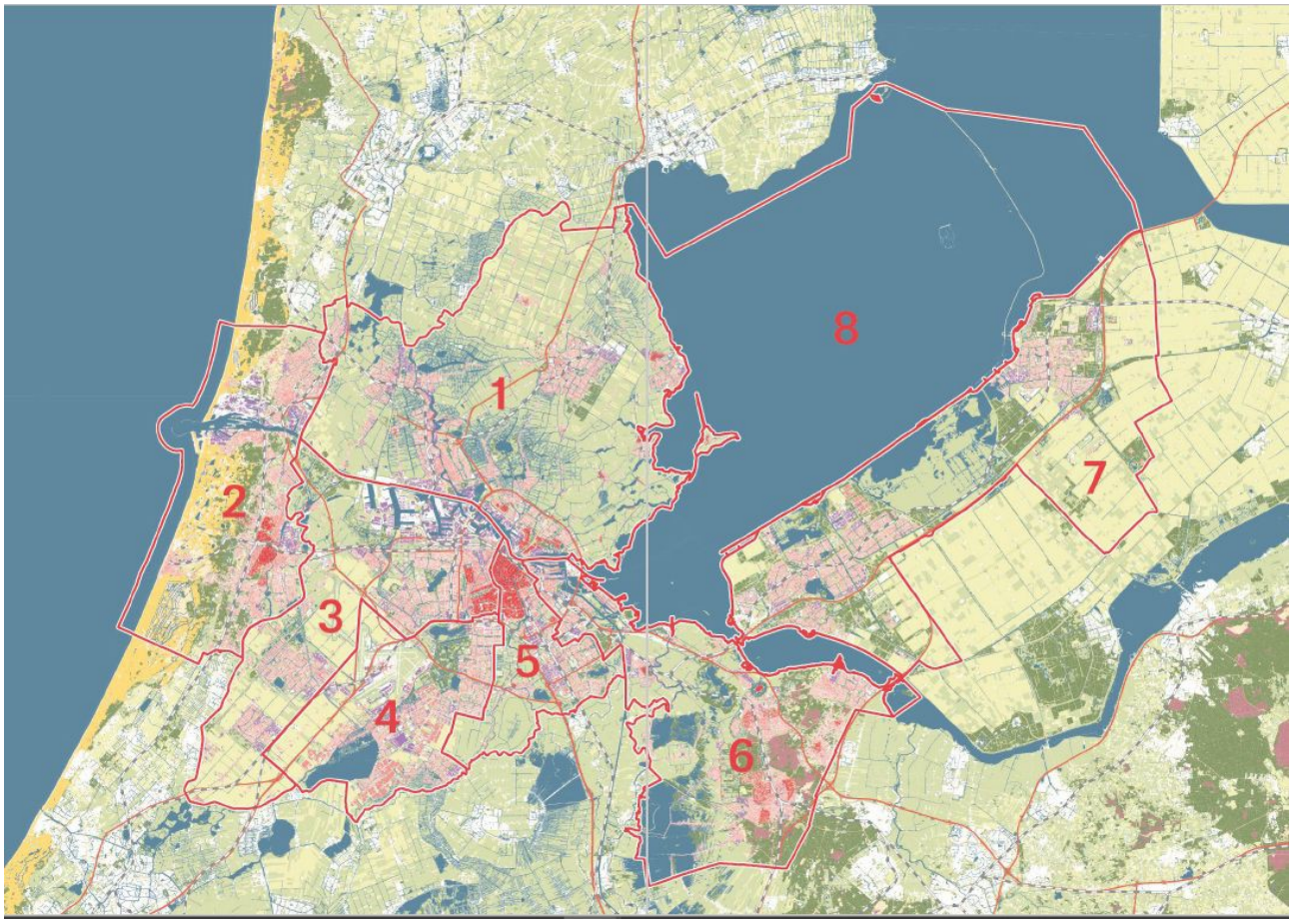
Dat kunnen Amsterdam en Noord-Holland doen door de gemeente De Ronde Venen te vragen het hele Geingebied definitief, onomwonden en zonder voorbehoud uit te sluiten als zoekgebied voor windenergie en zelf af te zien van windenergie op Hollandse locaties die even bedreigend zijn voor het Geingebied. Zo doen Noord- Holland en Amsterdam recht aan de wijziging van de provinciegrens van 1989 door gezamenlijk met de provincie Utrecht en de gemeente De Ronde Venen dit gebied te vrijwaren van windturbines.

Op 5 oktober j.l. hebben de Provinciale Staten van Noord-Holland unaniem een motie aangenomen die haar bestuur verzoekt om bovenstaande in te brengen in goed overleg met de provincie Utrecht en andere partners in de RES-regio U16.
Met het uitsluiten van deze gebieden over en weer wint de energietransitie aan beide zijden van de grens aan draagvlak. Een win-win voor besturen aan weerszijden.

Wij roepen de aangeschrevenen op om met elkaar in goed overleg te treden ten einde het Geingebied en omgeving te vrijwaren van windturbines. In de vier bijlagen treft u gebieden aan waarin wij voorstellen doen tot betere afstemming in het grensgebied.

Aan de onderkant van deze pagina treft u een kaart aan van de metropoolregio Amsterdam (MRA). Met betrekking tot het landschap heeft de MRA beleid ontwikkeld dat ondermeer ziet op de ontspanningsfunctie ervan die zowel belangrijk is voor de volksgezondheid als de economie. De kaart toont de diepe insnijding in de MRA gevormd door de gemeentes De Ronde Venen en de Stichtse Vecht. Naar ons inzicht nodigt deze insnijding uit tot samenwerking in de vorm van structureel overleg. Een belangrijk thema in deze samenwerking zou kunnen zijn het behoud en de versterking van de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Namens de Vereniging Spaar Het Gein, Rien Leemans, Voorzitter
Namens de Stichting Stop Windturbines Geingebied, Arthur Koks, Secretaris
….



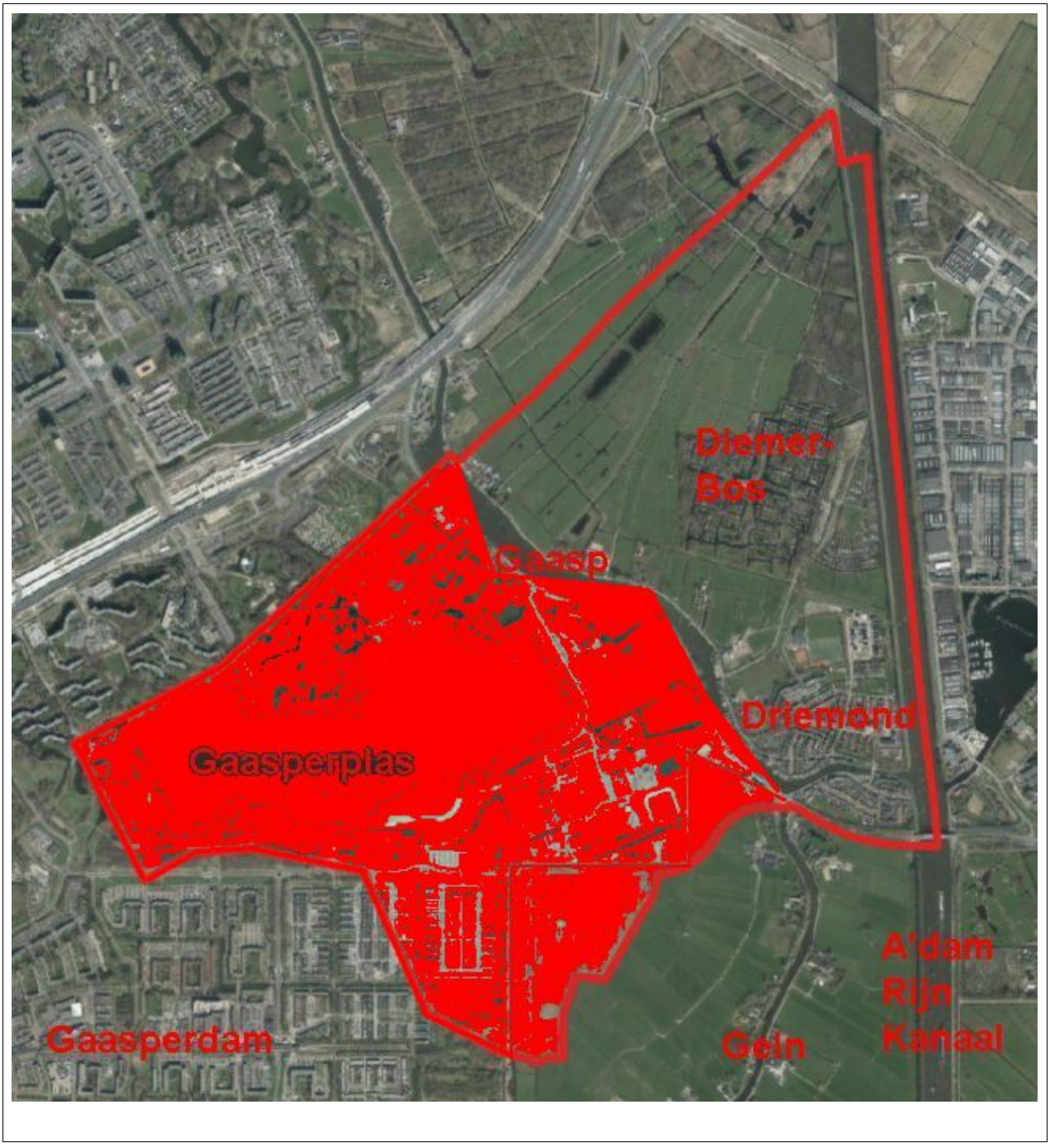
Illustratie 1: De Metropool Regio Amsterdam

Bijlage 1. NHZ: Wind 06 Amstel III deelregio Amsterdam (RES NHZ)



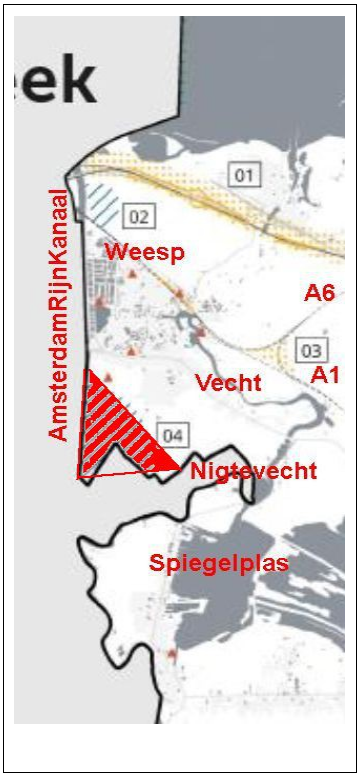
Het uit te sluiten zoekgebied is rood gekleurd en ligt tegen de Abcouderplas aan. Windturbines hier beschadigen het rijksbeschermde dorpsaanzicht van Abcoude en veroorzaken aanzienlijke overlast voor de bewoners van de nieuwbouwwijken aan het Abcoudermeer. We stellen voor van het zoekgebied Wind 06 ofwel Amstel III van deelregio Amsterdam (RES NHZ) uit te sluiten het deel ten zuiden van Knooppunt Holendrecht en Tafelbergweg.

Bijlage 2. NHZ: Wind 05: Gaasperplas deelregio Amsterdam (RES NHZ)



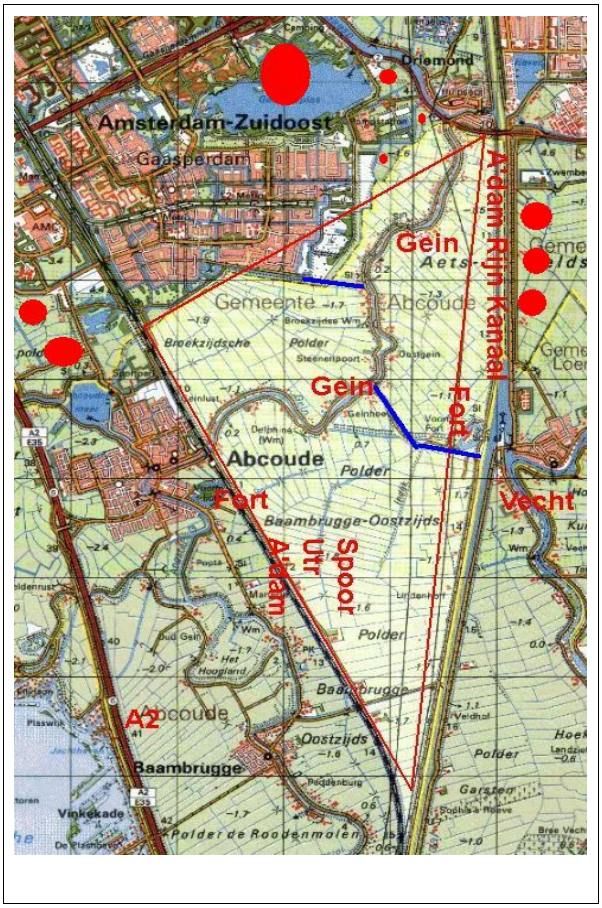
Het uit te sluiten zoekgebied is rood gemarkeerd en ligt tegen de provinciegrens aan en maakt deel uit van het Groengebied Amstelland en natuurnetwerk Nederland. Windturbines daar verstoren de Stelling van Amsterdam, het Geinlandschap en het NNN netwerk. Ze zijn strijdig met de intenties waarmee de grenswijzing tussen Amsterdam en Abcoude tot stand zijn gekomen. Voorts doen ze afbreuk aan de recreatieve functie van het gebied en veroorzaken ze overlast voor de omwoners. We stellen voor van het zoekgebied Wind 05 ofwel Gaasperplas van deelregio Amsterdam (RES NHZ) uit te sluiten het deel ten zuiden en ten zuidoosten van de Waternet Locatie Weesperkarspel.

Bijlage 3. NHZ: Aetsveld
zoekgebied 04 Wind deelregio Gooi & VechtStreek (RES NHZ)



Het uit te sluiten zoekgebied, de Aetsveldse Polder, is rood gemarkeerd en ligt tegen de provinciegrens aan ten zuiden van Weesp in de Aetsveldse polder, vlak bij het Utrechtse Nigtevecht. Een karakteristiek dorpje, idyllisch gelegen aan de Vecht. De Aetsveldse polder is een aardkundige monument en heeft als broed- en leefgebied van weidevogels een beschermde status. Richting Utrecht doen windturbines in de Aetsveldse polder afbreuk aan het nabijgelegen Geingebied. Ook het beschermde dorpsgezicht van Nigtevecht zou ernstig aangetast worden door windturbines zo dicht bij. Niet veel verder liggen de Vecht met Hinderdam en in de hollandse gemeente de Wijde Meren de Spiegel- en Ankeveense plassen. De gemeenteraad van Weesp heeft in grote meerderheid zich uitgesproken tegen windturbines in het Aetsveld. Wij stellen voor het zoekgebied 04 Wind ofwel de Aetsveldse polder van de deelregio Gooi en Vechtstreek (RES NHZ) uit te sluiten als zoekgebied voor Windturbines.

Bijlage 4: RES U16: Het hele Geingebied



Het uit te sluiten gebied ligt tegen de provinciegrens aan en grenst aan de gemeenten Amsterdam en Weesp. Dit gebied heeft de gemeente De Ronde Venen al uitgesloten. In de afstemming tussen de provincies en gemeentes kan dit als Utrechtse bijdrage worden beschouwd. Op de kaart wordt het omsloten door de 3 rode lijnen die samen een driehoek vormen. Het gebied benoorden de blauwe lijn behoorde vroeger tot de Noord-Hollandse gemeente Weesperkarspel en is in 1989 overgeheveld van de gemeente Amsterdam naar de gemeente Abcoude teneinde het behoud van het Geingebied onder één bestuur zeker te stellen. Dit is zo expliciet verwoord in de Memorie van Toelichting (p 10) bij deze grenswijziging. De rode bolletjes representeren de Hollandse gebieden betrokken bij de afstemming. Tezamen met het eerder afgestane gebied, boven de blauwe lijn, illustreren ze de evenwichtigheid van de afstemming. Noord-Holland ontziet Utrecht en vice versa.

Motie: Zoekgebieden en bescherming UNESCO werelderfgoed gebieden De Ronde Venen

De gemeenteraad van de gemeente De Ronde Venen, in vergadering bijeen op donderdag 1 oktober 2020, betreffende raadsvoorstel nr 19/20 'Ontwerp Regionale Energiestrategie U16 (RES U16) inclusief 'bod';

Overwegende dat:

1. de wethouder aan de slag is om zoekgebieden voor windmolens en grootschalige zonnevelden in De Ronde Venen vast te stellen maar nog geen zoekgebieden heeft uitgesloten en geen voorwaarden voor de aanwijzing aan de gemeenteraad heeft voorgelegd;
2. het duidelijkheid geeft in de maatschappelijke discussie als inwoners weten dat bepaalde gebieden zijn uitgesloten als zoekgebied;
3. er onrust is in Abcoude en de inwoners aan het Gein over de aantasting van het UNESCO Werelderfgoed van de stelling van Amsterdam door windturbines;
4. in De Ronde Venen een deel van de Stelling van Amsterdam ligt welke sinds 1996 Unesco werelderfgoed is en voor een deel in het Geingebied ligt;
5. de Werelderfgoed Conventie (Stockholm, 1972) de bescherming borgt van cultureel en natuurlijk erfgoed dat wordt beschouwd als onvervangbaar, uniek en eigendom van de hele wereld;
6. ter bescherming van zijn erfgoed Nederland een erfgoedwet (2016) heeft, waarmee het de bescherming van cultureel erfgoed en van objecten/ensembles van de UNESCO Werelderfgoedlijst borgt en zich verplicht heeft het werelderfgoed in stand te houden;
7. volgens de kwaliteitsgids van de provincie Utrecht de Stelling van Amsterdam de status van werelderfgoed verdient op grond van uitzonderlijke en universele waarden waaronder de relatief grote openheid, een groene en relatief stille ring rond Amsterdam, en dat aantasting van die waarden die status in gevaar brengt.

Verzoekt het college om:

In De Ronde Venen het Unesco Werelderfgoed van de Stelling van Amsterdam uit te sluiten als zoekgebied voor windturbines;

In het traject van aanwijzing van zoekgebieden sterk rekening te houden met de landschappelijke inbedding en het eeuwenoude cultuur historische gebied van de Stelling van Amsterdam en met name die van het Geingebied.

De gemeenteraad en de inwoners intensief te blijven betrekken bij het hele traject tot en met aanwijzing van de eerste zoekgebieden voor windturbines en zonnevelden.

Namens

CDA De Ronde Venen	VVD De Ronde Venen	D66 De Ronde Venen
Coos Brouwer	Rob Evers	Meindert Brunia

Motie inwonersparticipatie zoekgebieden

De gemeenteraad van de gemeente De Ronde Venen,
in vergadering bijeen op donderdag 1 oktober 2020, gelezen het raadsvoorstel raadsvoorstel 19/20 en gehoord de discussies,

Constateert dat:

onlangs een petitie is aangeboden met meer dan 4400 handtekeningen om in het Geingebied geen megaturbines te plaatsen;
ook elders in de gemeente handtekeningen zijn of worden verzameld om te pleiten tegen of juist voor een zoekgebied;
het zoekproces met de inwoners naar locaties die geschikt of juist ongeschikt zijn voor het plaatsen van windmolens en/of zonnevelden inmiddels van start is gegaan

Overweegt dat:

draagvlak een onmisbare voorwaarde is voor de energietransitie;
daarom handtekeningenacties serieus moeten worden genomen;
ook het lopende proces van inwonersparticipatie moet worden gerespecteerd,
naast het invullen van de app voor zoekgebieden meer in gesprek gegaan moet worden met inwoners om tot zoekgebieden te komen.

Draagt het college op:

de verzamelde of nog te verzamelen handtekeningen mee te tellen in de uitkomsten van de inwonersraadpleging naar de zoeklocaties.
In gesprek te gaan met inwoners, zo nodig online, om tot zoekgebieden te komen waar draagvlak voor is.

Fractie D66	Fractie VVD	Fractie CDA
Meindert Brunia	Rob Evers	Ria de Korte

Motie
Vergadering Provinciale Staten – 5 oktober 2020
Agendapunt 10 – Concept-Regionale Energiestrategieën

“Geingebied”

Provinciale Staten van Noord-Holland in vergadering bijeen,

Constaterende dat:

- ten aanzien van zoekgebieden voor windturbines de communicatie tussen buurgemeenten aandacht behoeft, maar in het bijzonder die waar ook een provinciegrens in het geding is
- er een samenballing van windturbines dreigt aan de grens met de provincie Utrecht, met name betreffende de gemeenten Amsterdam en De Ronde Venen
- dit een gebied betreft dat een UNESCO werelderfgoed status heeft en bovendien van groot belang is als groen- en recreatiegebied voor de bewoners van Amsterdam Zuid-Oost en wijde omstreken

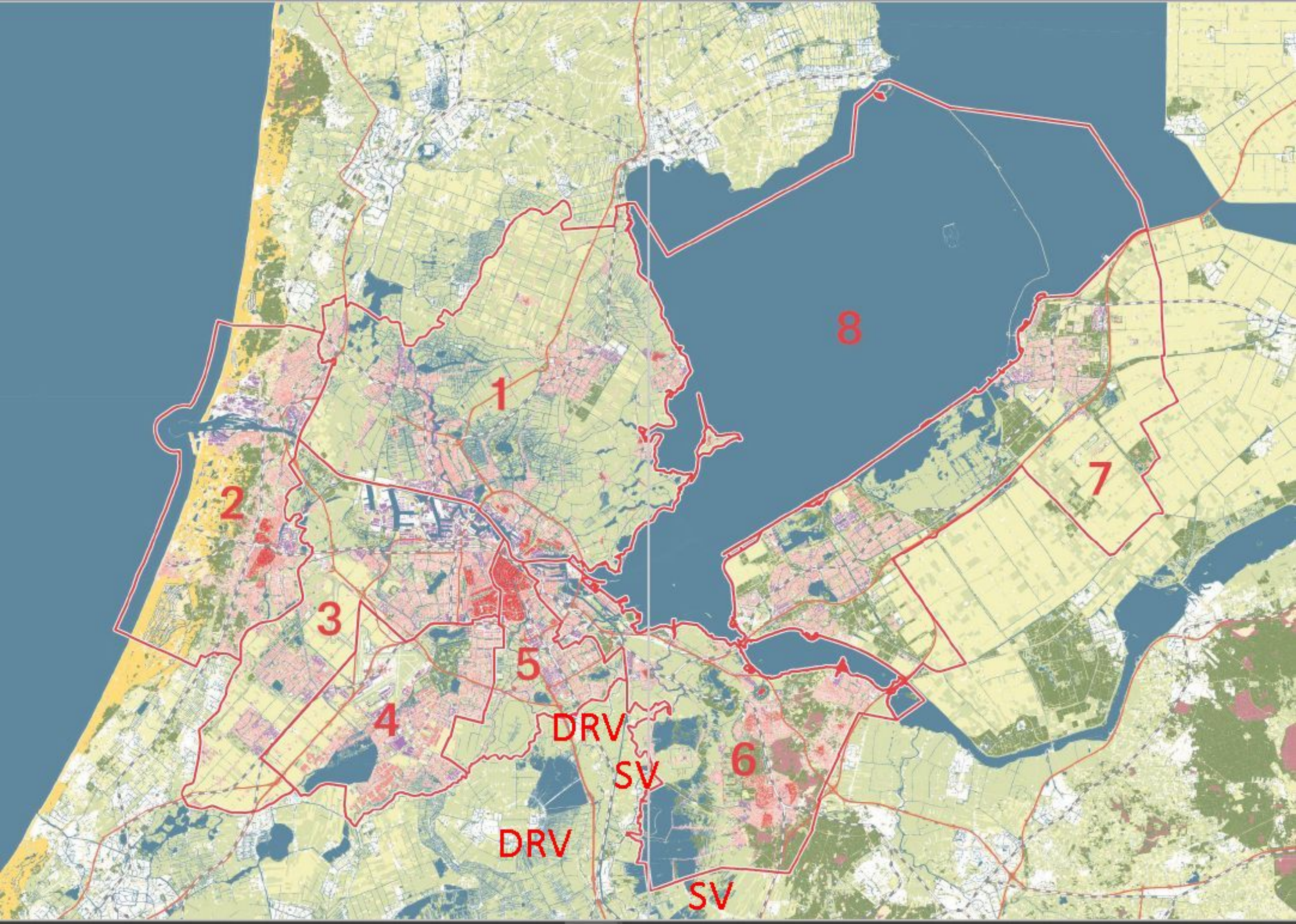
Verzoeken het college van GS:

- Om in samenspraak met andere RES partners, zoals gemeenten en programmaorganisatie, in goed overleg te treden met de provincie Utrecht en andere partners van de RES regio U-16 over het ‘Geingebied’

- De huidige erfgoedstatus en belangrijke publieke functies van het gebied als belang in te brengen in de verdere concretisering van de zoekgebieden in het ‘Geingebied’.

En gaat over tot de orde van de dag.

Eric Smaling
SP


1
2
3
4
5
6
7
8
DRV
SV
DRV
SV

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4624
Extern Zaak ID	1423262
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	79
Omschrijving	Grond: Beslissing op bezwaar Wob-procedure inzake taxatierapport (C-agenda NLG 23-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

Naar aanleiding van een procedure in het kader van de Wet openbaarheid van bestuur wordt informatie openbaar gemaakt betreffende een taxatierapport. Deze informatie is terug te vinden op onze website via www.noord-holland.nl/Loket/Bezwaar_en_klachten/Bezwaar_maken en www.noord-holland.nl/Loket/Wob_verzoek.

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. M.S. van Muiswinkel
CZ/JZ/WCD

Telefoonnummer +31235143839
martijn.van.muiswinkel@noord-

Verzenddatum
29 OKT. 2020

Kenmerk
142326/1507475

Uw kenmerk
Nvt

Bijlagen
-

Betreft: Beslissing op bezwaar inzake openbaarmaking taxatierapport

Geachte leden,

Met deze brief stellen wij u in kennis van bijgevoegde beslissing op bezwaar in een Wob-procedure.

Op 3 februari 2020 hebben wij een verzoek om informatie in het kader van de Wob ontvangen van Kabelexploitatiemaatschappij West-Hollland B.V. Het onderwerp was de openbaarmaking van een taxatierapport dat is opgesteld met betrekking tot een perceel in de gemeente Haarlemmermeer in de omgeving van Schiphol. Met ons besluit van 24 maart 2020 hebben wij besloten het gevraagde taxatierapport openbaar te maken, met uitzondering van de taxatiewaarden. Naar aanleiding hiervan is een bezwaarschrift ingediend door het desbetreffende bedrijf omdat het bedrijf toch inzicht wil in de taxatiewaarden.

Wij hebben besloten niet tegemoet te komen aan het verzoek om de taxatiewaarden alsnog openbaar te maken. Het openbaar maken van de taxatiewaarden kan leiden tot inzicht in de onderhandelingsstrategie van de provincie bij de mogelijke aan- of verkoop van het perceel. Hierdoor komen de economische en financiële belangen van de provincie in het geding. In die zin dat inzicht in de onderhandelingsstrategie partijen de gelegenheid geeft om hierop te anticiperen en bijvoorbeeld hun prijs daarop aan te passen. Hierdoor kan het zijn dat de provincie een hogere prijs moet betalen dan nodig is. De taxatiewaarden zullen daarom niet openbaar worden gemaakt.

Hoor- en adviescommissie (hac)
De beslissing op dit bezwaarschrift wijkt af van het advies van de hac, de commissie die in bezwaarprocedures ons van onafhankelijk

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

advies voorziet.

Onze beslissing op bezwaar zal met het advies en het openbaargemaakte taxatierapport in geanonimiseerde vorm gepubliceerd worden op

www.noord-holland.nl/Loket/Bezwaar_en_klachten/Bezwaar_maken en www.noord-holland.nl/Loket/Wob_verzoek.

Vertrouwende u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben,

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

02 NOV. 2020

Geachte Commissaris van de Koning (de Heer van Dijk),

Via deze weg wil ik mededelen dat ik het afgelopen jaar teveel hooi op mijn vork heb genomen. Wat heeft geresulteerd tot dit schrijven. Tot mijn grote spijt ben ik daarom genoodzaakt mijn ontslag in te dienen als Statenlid.

Juist in deze precaire crisis waar in wij allen verkeren is het van belang om aan zowel lichaam als geest te denken en dat doe ik dan bij deze ook.

Ik wil een ieder die zijn stem tijdens de provinciale statenverkiezingen heeft uitgebracht bedanken.

Ik wil de Commissaris van de Koning bedanken voor zijn advies evenals de statengriffie voor de ondersteuning en hierbij mijn collegae Statenleden bedanken voor een enerverende anderhalf jaar met veel memorabele momenten.

Ik wens een ieder kracht en een goede gezondheid toe voor de komende periode.

Met vriendelijke groet,

Gideon Everduim

Provinciale Staten van Noord-Holland
Houtplein 33
2012 DE Haarlem

Kortenhoef, 1 november 2020

Betreft: Aantasting democratisch proces in project Zuidsingel fase 8 / Oostelijke Vechtplassen

Geachte dames en heren,

Via dit schrijven wil ik mijn bezorgdheid kenbaar maken over het democratische proces, de bestuurlijke integriteit, en de fatsoensnormen die overschreden worden in de gemeente Wijdemeren ten aanzien van bouwproject Zuidsingelfase 8. Bestuurlijke stappen worden overgeslagen waarbij burgers buitenspel worden gezet. Ik vraag me af of dit zomaar kan.

Zoals u weet is de gemeente Wijdemeren bezig met het ontwikkelen van dit bouwproject, terwijl op de vergadering van Provinciale Staten op 22 oktober is bepaald dat dit gebied zal vallen onder Beschermd Provinciaal Landschap. Om dit te omzeilen heeft de gemeente op slinkse wijze bepaalde processen in de planvoering overgeslagen om het ontwerpbestemmingsplan toch een week voor 22 oktober ter inzage te leggen.
Daarbij voert de gemeente drie trajecten parallel uit: aanpassen van het ontwerpbestemmingsplan, ontwikkelen van de bouwplannen met participatieproces omwonenden en oplossen de verkeersproblematiek in Kortenhoef en ‘s-Graveland.

Het ontwerpbestemmingsplan van project Zuidsingelfase 8 is onlangs gepubliceerd. Parallel aan het wijzigen van het bestemmingsplan heeft op 28 oktober de gemeente een startbijeenkomst participatie Zuidsingelfase 8 georganiseerd (een online-bijeenkomst waarbij het een monoloog van de projectontwikkelaars en de gemeente naar de burgers was). Tijdens deze bijeenkomst werden de bouwplannen gepresenteerd met hoog boven Kortenhoef uittorende flats (in marketingtermen ‘appartementen’ genoemd) van vijf etages en bouwstart in 2022. Zowel het ontwerpbestemmingsplan als de bouwplannen stellen beide een randvoorwaarde, namelijk de verkeersproblematiek in Kortenhoef en ’s-Graveland moet worden opgelost. Tijdens deze participatiebijeenkomst stelde de gemeente dat deze verkeersproblematiek hoe dan ook opgelost gaat worden (op basis van geheime, nog niet gepubliceerde stukken) en dat dit de start van het bouwproject niet in de weg zal staan. Deze trajecten zullen simultaan gaan lopen. Verder bleek dat de gemeente en de projectontwikkelaars over nog meer niet gepubliceerde stukken beschikken, waaruit blijkt dat de onderbouwing van het project op drijfzand is gebouwd. De gemeente gaat dus drie trajecten parallel uitvoeren die in een normaal democratisch proces achterelkaar worden uitgevoerd. Hierbij wordt inspraak op het bestemmingsplan ontmoedigd. Tegelijkertijd moeten we als omwonenden onze visie geven op het te ontwikkelen bouwplan en lijkt het zo op voorhand dat we hiervoor al toestemming hebben gegeven. Door deze werkwijze wordt het democratische proces geschonden waarin burgers op normale wijze gehoord worden. Dit leidt tot het inperken en uithollen van onze burgerlijke rechten.

Het ontwerpbestemmingsplan betreft een uitermate slecht onderbouwd plan vol met halve waarheden, tunnelvisies en doelredenaties. Hierin staat bijvoorbeeld te lezen dat flats van vijf etages in een landelijke polder te Kortenhoef worden gebouwd (Beschermd Provinciaal Landschap), dat bepaalde wegen als eenrichtingsverkeerweg worden ingericht (Emmaweg en Zuidereinde), dat de ‘s-Gravelandse Vaart wordt versmald, waarbij de landschapsbepalende knotwilgen worden gekapt. Daarnaast ontstaat een parkeerprobleem. Dit alles zal een enorme impact hebben op alle inwoners van Kortenhoef en ’s-Graveland. Het zal leiden tot andere verkeersstromen door het dorp, langere reistijden voor huidige bewoners (ze raken verstrikt in het doorgaande verkeer, en veel meer doorgaand sluipverkeer (elke verkeersoptimalisatie veroorzaakt meer verkeer - dit is een wetmatigheid uit de verkeerskunde). De gemeente communiceert naar zowel burgers als media dat het alleen de extra 250 woningen betreft, maar verzwijgt de andere aspecten (verkeer, bomenkap en deels dempen van de eeuwenoude ‘s-Gravelandse Vaart); alleen een oplettend lezer zal deze aspecten in het ontwerpbestemmingsplan kunnen terugvinden.

Het plan is hiernaast gebaseerd op leugens die in de pers worden verspreid (propaganda / manipulatie). De gemeente doet voorkomen dat er 1.000 woningzoekenden in Wijdemeren zijn, maar tijdens de participatiesessie heeft de gemeente zelf toegegeven dat die helemaal niet bestaan en dat het plan alleen maar is gemaakt om de gemeente in inwonersaantal te laten groeien (over ambitie gesproken).

Natuurlijk heb ik een zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan bij de gemeente ingediend (zie bijlage). Ik ben echter bang dat mijn zienswijze achteloos aan de kant wordt geschoven met non-argumentatie.

Ik voel me door het onprofessionele gedrag in de gemeente Wijdemeren als burger niet serieus genomen en vraag dan ook om uw verantwoordelijkheid te nemen inzake het natuurgebied Oostelijke Vechtplassen en de plannen voor Zuidsingel fase 8 (waarin ook beschermde vogelsoorten leven), en dit hele bouwproces te stoppen.

Met vertrouwen dat u deze brief op respectvolle wijze zult behandelen en beoordelen verblijf ik,

Hoogachtend,

Edwin Wolfrat
Kalkakker 17
1241JC Kortenhoef

Gemeenteraad Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef 21 oktober 2020

Betreft: Indienen zienswijze ontwerpbestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef

Geachte dames en heren,

Hierbij willen we bezwaar aantekenen middels ons recht op zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Zuidsingel fase 8 Kortenhoef.
Naast een algemeen bezwaar willen wij ook specifiek bezwaar indienen tegen verschillende onderwerpen van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Dit algemene bezwaar kunt u hieronder vinden, gevolgd door de specifieke bezwaren per onderwerp van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.

Algemeen

1. Het is ons inziens een zeer onzorgvuldig en haastig in elkaar gezet ontwerpbestemmingsplan, waarbij het vanuit juridisch perspectief gezien discutabel is of de juiste volgorde van de procedurestappen en het democratisch proces in deze procedure is gevolgd. De omwonenden zouden namelijk volgens de bekendmaking die te vinden is op de website van de gemeente Wijdemeren de mogelijkheid hebben om te kunnen meedenken met de plannen (zie https://www.wijdemeren.nl/4/Nieuws/2020/Juni/Gemeente-Wijdemeren,-ontwikkelaars-Timpaan-en-Slokker-Vastgoed-tekenen-intentieovereenkomst-voor-250-woningen.html): "*Omwonenden en belanghebbenden worden uitgenodigd om mee te denken over de plannen. Dit proces gaat in principe van start in september 2020.*"

   Dit is omwille van de snelheid die de gemeentelijke wethouder heeft menen te moeten maken niet gebeurd, en het geheel lijkt nu daardoor bij voorbaat al een zeer ondemocratisch proces te zijn geworden. Nu moeten wij plotseling op 15 oktober vernemen dat de plannen al in het geheim zijn ontwikkeld en reeds online ter inzage staan. Dit is een grove aantasting van het democratische proces.

2. De grenslijn van het bebouwde gebied is ten nadele van de natuur opgeschoven ten opzichte van het oorspronkelijke bedoelde bestemmingsplan, en het door ons ondertekende document in de leveringsakte van onze woning in maart 2006.
   Bovendien staat nu in het gebied dat onaangetast als natuurgebied zou blijven een fietspad gepland waarbij onze directe privacy ernstig geschaad zal worden.

3. Het is een veel te groot en veel te stedelijk opgezet project: te veel woningen en te veel hoogbouw geperst op een te kleine ruimte, niet passend bij de directe leefomgeving, en ook niet bij de vooruitzichten die ons in 2006 bij de aanschaf van onze woning met 'blijvend vrij uitzicht' zijn voorgehouden.

4. Met het verlies van de leefbaarheid van de huidige dorpsbewoners wordt zeer onzorgvuldig omgesprongen. Het lijkt of de gemeente zich alleen maar richt op het aantrekken van (nieuwe) bewoners; zijn de huidige bewoners dan niet van belang? Het lijkt helaas teveel op het laatste. Niet alleen door het verdwijnen van een substantieel percentage openbaar groen, ook is sprake van ernstige aantasting van de huidige skyline van de dorpskern van Kortenhoef.

5. Ook de aanname dat jongeren die nu woonachtig zijn in deze gemeente zich hier zullen vestigen is een denkrichting, doch geen zekerheid. En waarom zou er binnen de kernen geen ruimte zijn voor nieuwe woningen? Is er wel eens op een creatieve manier onderzoek gedaan naar verdichting en/of verdikking in plaats van steeds maar weer massale uitbreiding aan de buitenkanten van de dorpen?
   Het hele plan heeft een grote negatieve impact op Kortenhoef als geheel, en verlaagt de leefbaarheid van de huidige dorpsbewoners in hoge mate.

Paragraaf 2.2 Toekomstige situatie, sectie Landschap
De in deze paragraaf beschreven integratie van het nieuwe woongebied in het landschap is gebaseerd op een verkeerde voorstelling van zaken. De gegeven beschrijving is onrealistisch gezien de grote hoeveelheid geplande huizen met aangegeven bouwhoogte van 16 meter. Neem als voorbeeld de volgende tekst:
"*Het voornemen is om kenmerkende lijnen van de polderstructuur te behouden. Daarnaast is de overgang van het woongebied naar de polder van belang, door het woongebied te integreren in het polderlandschap ontstaat een geleidelijke overgang. De overgang bestaat uit elementen als water, rietkragen, elzensingels, terrassen en openbare kades. Vanaf de Emmaweg zal een zichtlijn in de richting van de polder behouden blijven, waarmee de beleving van het open veenpolderlandschap intact blijft*."
Conclusie: deze beschreven voorstelling van zaken lijkt eerder op een marketingbrochure van een vakantiebungalow van toepassing te zijn en is in tegenspraak met het aantal geplande woningen en aangegeven bouwhoogte.

Paragraaf 2.2 Toekomstige situatie, sectie Bebouwing en doelgroep
Ook op het punt van de beschrijving van de toekomstige situatie, en dan specifiek de bebouwing, geeft de beschrijving een volstrekt onrealistische kijk op de werkelijkheid. Als voorbeeld de volgende tekst:
"*Hieronder wordt verstaan woningen met buitenruimten die geïntegreerd zijn in het landschap. De benodigde infrastructuur en voorzieningen worden terughoudend ingepast en het landschap loopt door tot aan de gevel of de (beperkte) private buitenruimte. De benodigde sociale woningopgave zal bestaan uit kleinschalige appartementengebouwen, beneden- en bovenwoningen of kleine grondgebonden woningen. De bebouwing is representatief maar dorps en afwisselend. De bouwhoogte is 2 tot 3 lagen, met ruimte voor accenten tot 4 en 5 lagen, mits stedenbouwkundig inpasbaar*."
Het ontwerpbestemmingsplan heeft niets te maken met integratie van woningen in het landschap; er is eerder sprake van volproppen: een maximale hoeveelheid woningen op een aantal hectare grond. Naast het simpelweg schaden van de omgeving tast het hierbij ook het dorpsgezicht aan. Het charmante aanzicht van Kortenhoef en 's-Gravenland wordt aangetast door ordinaire hoogbouw (appartementen) die hoog boven het dorp zullen uitsteken en die overal vanuit de hele omgeving zichtbaar zullen zijn.
Conclusie: het ontwerpbestemmingsplan is op dit punt een ondeugdelijk werkstukje, dat het dorpszicht van zowel Kortenhoef als 's-Gravenland aantast.

Paragraaf 2.2 Toekomstige situatie, sectie Verkeer
Dit ontwerpbestemmingsplan beoogt eigenlijk de bouw van een aantal woningen. Echter omdat de omgeving niet geschikt is voor deze enorme hoeveelheid woningen moeten er veel noodgrepen t.a.v. het verkeer worden toegepast. Aanpassingen aan de verkeerssituatie zullen een enorme impact hebben op andere verkeersstromen door het dorp, voor alle inwoners van het dorp. Bijvoorbeeld zal het verkeer door de Julianaweg enorm toenemen omdat de Emmaweg eenrichtingsverkeer wordt. Dit is slechts een voorbeeld, maar de verkeersstromen zullen op veel meer plaatsen drastisch veranderen met alle gevolgen voor de leefbaarheid van alle inwoners van Kortenhoef en 's-Gravenland van dien.
Conclusie: het ontwerpbestemmingsplan betreft een slecht doordacht plan met grote impact op de leefbaarheid en verkeersstromen voor alle inwoners van Kortenhoef en 's-Gravenland.

Hiernaast heeft het ontwerpbestemmingsplan t.a.v. de verkeerssituatie nog een negatieve kant. Door het "optimaliseren" van de verkeersdoorstroom als geheel, met name via het aanpassen van kruispunt Zuidereinde / Leeuwenlaan en het eenrichting maken van de wegen Zuidereinde en Emmaweg, zal het geheel juist extra verkeer aantrekken. Dit betreft namelijk een wetmatigheid uit de verkeerskunde. Dit zal vervolgens weer leiden tot meer overlast voor de bewoners van zowel Kortenhoef als 's-Gravenland. Wat begint met het bouwen van een woonwijk, leidt uiteindelijk tot veel extra verkeersoverlast voor de dorpen Kortenhoef en 's-Gravenland.
Conclusie: het ontwerpbestemmingsplan is op dit punt een slecht doordacht plan.

Paragraaf 3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking
Deze paragraaf schrijft: "*In de gemeente Wijdemeren neemt het aantal huishoudens in de periode 2017 - 2030 met 1.600 toe*. "

In eerdere communicatie van de gemeente werd een getal van duizend woningzoekenden genoemd als basis voor dit ontwerpbestemmingsplan. Duizend woningzoekenden lijken een hoge schatting als uitgegaan wordt van 1600 in 14 jaar (de periode 2017 - 2030 neemt met 1.600 toe tot 2030). Woningzoekenden is voorts een ruim begrip, als men bedenkt dat veel woningen die zijn gebouwd onder project Zuidsingel fase 7 worden ingenomen door woningzoekenden van buitenaf (buiten de gemeente Wijdemeren). Bouwen is een onomkeerbaar proces, en het lijkt ons onwenselijk om te groeien omwille van het groeien waarbij de dorps- en natuurwaarden blijvend worden aangetast.

Paragraaf 3.2.1 Omgevingsvisie NH 2050
In deze paragraaf wordt een poging gedaan om uit te legen dat dit plan in lijn is met het beleid van de Provincie Noord-Holland. Maar het ontwerpbestemmingsplan strookt op bijna geen enkele grond met het provinciale beleid. Het provinciale beleid betreft namelijk het vergroten van de woonbaarheid c.q. leefbaarheid van de provincie en het versterken van de natuurwaarde. Het ontwerpbestemmingsplan tast beide waarden op flagrante wijze aan; i.p.v. het versterken ervan worden beide op bijna amateuristische wijze genegeerd.
Bij de conclusie uit het ontwerpbestemmingsplan staat: "*Voorliggend plan is in lijn met de ambities van de Provincie Noord-Holland.*"
Dit is in tegenspraak met onze kijk op de werkelijkheid (zie ook ons commentaar op paragraaf 3.1) en de procedure zoals die (niet) gevolgd is; het ontwerpbestemmingsplan geeft dus ons inziens een volstrekt verkeerde conclusie.

Paragraaf 3.2 Provinciaal beleid
Op een andere grond is het ontwerpbestemmingsplan ook niet overeenkomstig met het provinciaal beleid. De provincie was voornemens een andere bestemming te bepalen voor dit gebied. De provinciale vergadering hierover zou een week na openbaar worden van het ontwerpbestemmingsplan van de gemeente plaatsvinden, nl. op 22 oktober 2020. De wethouder heeft nu in zijn haast juridisch gezien een commissie overgeslagen zodat dit ontwerpbestemmingsplan een maand eerder kon worden gepubliceerd dan anders het geval zou zijn geweest. Natuurwaarden in de dorpskern worden op deze wijze genegeerd of zijn minst geminacht.
Voorts is op de website van gemeente Wijdemeren te lezen: "*Slokker Vastgoed is een ontwikkelaar en is gespecialiseerd in totaaloplossingen voor (her)ontwikkelingen van de gebouwde omgeving.*"
Conclusie: dit is in tegenspraak met het bebouwen van een beoogd natuurgebied.

Paragraaf 3.2.2
Het ontwerpbestemmingsplan haalt terecht de Natuurnetwerk Nederland (NNN) aan, al is de conclusie die het ontwerpbestemmingsplan trekt foutief. Met name op het punt van "*de natuurverbindingen of de samenhang tussen die gebieden*" gaat het ontwerpbestemmingsplan voorbij aan het verbindende karakter van het betreffende perceel uit het plangebied. Het gebied betreft namelijk een unieke natuurverbinding tussen de ecologisch zeer gewaardeerde landgoederen van Natuurmonumenten in 's Gravenland en de Natura 2000-gebieden van de Oostelijke Vechtplassen. Van deze natuurverbinding maken flora en fauna gebruik bij de noodzakelijke uitwisseling van soort en ras.
T.a.v. Natuurnetwerk Nederland (NNN) schaadt dit plan dus wel degelijk de natuur en de ecologische verbindingen zoals die nu bestaan tussen de landgoederen in 's-Graveland en Natura 2000-gebieden 'Oostelijke Vechtplassen. Vogels en wild hebben nu de ruimte om over te steken. Bovendien is het hele plangebied een waar rustgebied voor vogels met minimale menselijke verstoring. Als er bijvoorbeeld een ontsluiting in de vorm van een fietsverbinding of wandelpad komt zoals aangegeven in het ontwerpbestemmingsplan zal de mens de dieren verjagen, waardoor hun leefgebied verder verkleind wordt. De menselijke aanwezigheid lijkt in deze dus geen goede verrijking voor de natuur. De natuurbeleving van het beoogde gebied in het ontwerpbestemmingsplan in daarbij voor de mens dusdanig klein dat het nauwelijks enig toegevoegde waarde zal hebben.
Het volbouwen van het plangebied tast de kernkwaliteiten van alle gebieden aan.
Conclusie: het plangebied is een belangrijke natuurverbinding tussen enerzijds de landgoederen van Natuurmonumenten in 's Gravenland en anderzijds de Natura 2000-gebieden van de Oostelijke Vechtplassen. Het ontwerpbestemmingsplan is op dit onderwerp onzorgvuldig en geeft foutieve informatie. Op basis van de NNN mag het plangebied niet op deze manier met huizen volgebouwd worden.

Paragraaf 4.1.4 Geluid
Het ontwerpbestemmingsplan suggereert dat het voldoet aan de Wet geluidhinder. Het onderzoek en het bijgevoegde rapport (bijlage 3. Akoestisch onderzoek wegverkeerlawaai) is echter zeer onzorgvuldig. Het rapport berekent de geluidhinder slecht op één plaats, namelijk ter hoogte van het plangebied. Het rapport trekt de volgende conclusie:
"*De grenswaarde van 63 dB van de maximale planologische mogelijkheden wordt op de locatie niet overschreden. Hogere waarden voor wegverkeer op het Zuidereinde zijn niet nodig omdat alle woning eenvoudig buiten de 48 dB contour kunnen worden gerealiseerd door deze op 9 meter of meer uit de oostelijk grens van het plan te bouwen*."

De berekening maakt echter een tweetal denkfouten:
- De verkeersintensiteit zal enorm toenemen als gevolg van de "verkeersoptimalisatie" van de doorstroom als geheel, met name via het aanpassen van kruispunt Zuidereinde / Leeuwenlaan en het eenrichting maken van de wegen Zuidereinde en Emmaweg. Door deze optimalisatie zal het geheel juist extra verkeer aantrekken. Zie ook commentaar op paragraaf 2.2.
  Dit zal dus leiden tot andere geluidswaarden voor het onderhavige rekenmodel waardoor er met hogere grenswaarden gerekend moet worden. Dit zal vervolgens weer leiden tot meer (geluids)overlast voor de bewoners van zowel Kortenhoef als 's-Gravenland. Wat begint met het bouwen van een woonwijk, leidt uiteindelijk tot veel meer geluidshinder dan waar de berekeningen in het rapport vanuit gaan.
- De bestaande woonwijk tussen de Kerklaan en de Emmaweg / Kalkakker is buiten beschouwing van het rapport gelaten. Het verkeer zal vlak langs deze huizen rijden (veel dichter dan de genoemde 9 meter). Bij de berekeningen is hiermee geen rekening gehouden.

Conclusie: het ontwerpbestemmingsplan is ook op dit punt onvolledig en onzorgvuldig.

Paragraaf 4.1.7.2 Beleid Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vechtstreek
T.a.v. de watercompensatie stelt het ontwerpbestemmingsplan terecht vast dat er watercompensatie geïmplementeerd moet worden om te voldoen aan de Nederlandse wetgeving. Het ontwerpbestemmingsplan werkt dit punt echter niet uit en komt alleen met de volgende dooddoener: "*Er is binnen het plangebied voldoende ruimte voor watercompensatie*."
Het ontwerpbestemmingsplan bestaat uit twee delen: het zogenaamde 'woongebied' (het gele gebied in de kaart) en het zogenaamde 'natuurgebied' (het groene gebied in de kaart). Ons inziens is het 'natuurgebied' ten onrechte bij het ontwerpbestemmingsplan getrokken; dit gebied valt namelijk buiten het oorspronkelijke plangebied van het project en is er slechts om één reden onderdeel gemaakt van het ontwerpbestemmingsplan, namelijk om te dienen als "compensatiegebied" om aan de wettelijke eisen te kunnen voldoen, waaronder de watercompensatie. De gemeente probeert hierbij gebruik te maken van de watercompensatie die is aangelegd voor project Zuidsingel fase 7 (afgerond in 2007). Dit is ons inziens een verkeerde handelswijze die indruist tegen de gestelde regels.
Het ontwerpbestemmingsplan gaat in het 'woongebied' uit van het bebouwen van een aantal hectare grond met zoveel mogelijk huizen. Binnen dit ontwerpbestemmingsplan lijkt het in dit woongebied onmogelijk om aan de eisen t.a.v. watercompensatie te kunnen voldoen; het past domweg niet om naast de geplande huizen, openbare voorzieningen (zoals speelplaatsen), parkeerplekken en verharde wegen ook nog een significante hoeveelheid wateroppervlak te creëren.
Conclusie: het ontwerpbestemmingsplan is op dit punt slecht onderbouwd en lijkt onuitvoerbaar.

Paragraaf 4.2 Ecologie
Het uitgevoerde oriënterend onderzoek naar beschermde flora en fauna is onvolledig en is zeer gebrekkig uitgevoerd. Het onderzoek meldt dat het gebied slechts bewoond wordt door kleine marterachtigen (bunzing, hermelijn en wezel), grote modderkruiper, heikikker en kamsalamander. Dit is niet waar; het gebied is het woongebied van vele beschermde dieren: zoals zilverreiger, lepelaar, ijsvogel en waterrietzanger. Volgens de Nederlandse Wetgeving, en, dan specifiek Wet natuurbescherming betekent dit dat het ontwerpbestemmingsplan in deze vorm nooit uitgevoerd mag en kan worden.

Paragraaf 4.6 Verkeer en Parkeren

Er worden in deze paragraaf te veel aannames gedaan. Daarmee is dit gedeelte van het plan niet goed gefundeerd. Er wordt bijvoorbeeld verwacht dat verkeer in de toekomst veel schoner zal zijn, maar een zekerheid is dit niet.
De verwachte beperkte groei van verkeersintensiteiten is ook gebaseerd op andere ontwikkelingen of plannen, zoals de autonome verkeersgroei; aanpassingen aan de N201, vrachtwagenheffing op de rijkswegen en de N201, en een herinrichting Kortenhoefsedijk. Het refereren aan de eerste drie ontwikkelingen is speculatief; het is maar de vraag of deze plannen ooit gerealiseerd zullen worden. Verder zal de herinrichting van de Kortenhoefsedijk geen enkele invloed hebben op de verkeersintensiteit in Kortenhoef.
Bovendien zal in eerste instantie meer verkeer worden aangetrokken, waardoor de berekeningen van verliestijden etc. uiteindelijk veel te laag zullen blijken te zijn. Bovendien is deze verliestijd voor de huidige bewoners veel groter. Daar waar op dit moment de bewoners van Kortenhoef gebruik kunnen maken van zowel de Emmaweg als het Zuidereinde (beide tweerichtingswegen) worden ze in de nieuwe situatie gedwongen de eenrichtingswegen te volgen. Dit zal voor de bewoners van Kortenhoef leiden tot een veel langere reistijd, omdat ze verstrikt raken in het doorgaande verkeer Noordereinde / Zuidereinde. Dit leidt enerzijds tot langere reistijden voor de bewoners en anderzijds tot een veel groter verkeerstroom over de Kortenhoefsedijk; inwoners van Kortenhoef gaan dan namelijk liever omrijden via de Kortenhoefsedijk dan vast komen te staan op het Noordereinde / Zuidereinde. Het ontwerpbestemmingsplan zal leiden tot een verkeerschaos in zowel ’s-Gravenland als Kortenhoef.
Dit aspect wordt niet in het onderzoek meegenomen, dus is het onderzoek in deze niet volledig en niet goed onderbouwd (denk bijvoorbeeld ook eens terug aan het debacle met de bloembakken).

Paragraaf 4.6.1 Verkeer
In deze paragraaf is het volgende te lezen t.a.v. het verplaatsen van de parkeerplaatsen van de huidige bewoners van de Emmaweg:
"*De parkeerplaatsen kunnen op acceptabele loopafstand in de zij- en achterliggende straten worden gevonden en/of worden aangelegd/gecompenseerd ten koste van openbaar groen. Voor een verkeersveilige situatie is tevens een trottoir noodzakelijk, dat het bestaande trottoir verbindt met de beoogde aansluiting van de te realiseren woningen in Zuidsingel Fase 8 (bij voorkeur aan de westzijde van de Emmaweg).*"
Hoe wil men hier ooit voldoende ruimte voor creëren op de Emmaweg? Het zal toch niet ten koste gaan van de berm en de daar aanwezige landschapsbepalende monumentale knotwilgen? In dat geval wordt het dorpse karakter verder aangetast, een volstrekt onwenselijke ontwikkeling die ingaat tegen de hedendaagse roep om meer bomen ter compensatie van verdere klimaatschade.
Er is verder niet nagedacht over waar deze bewoners hun auto’s dan moeten parkeren. In ieder geval niet de wijken achter de Emmaweg, deze staan immers al overvol met geparkeerde auto’s.
Conclusie: het ontwerpbestemmingsplan is op dit punt slecht onderbouwd en lijkt onuitvoerbaar.

Paragraaf 4.6.2 Parkeren
Het ontwerpbestemmingsplan refereert terecht naar het gemeentelijk parkeerbeleid, maar trekt vervolgens de verkeerde conclusie. Het ontwerpbestemmingsplan zegt op dit punt:
“*Het voorgenomen plan, de realisatie van maximaal 250, zal voorzien in voldoende parkeerplaatsen binnen de plangrens. Er zal voldaan worden aan de parkeernormen van de gemeente Wijdemeren zoals vastgelegd in de 'Beleidsregel parkeernormen van de gemeente Wijdemeren*'.”
Aangezien het ontwerpbestemmingsplan uitgaat van 250 woningen zullen er minimaal 250 parkeerplekken moeten worden gerealiseerd. Dat is redelijk conservatief ingeschat omdat in Kortenhoef een gemiddeld huishouden minimaal één auto heeft, aangezien het openbaar vervoer in Kortenhoef niet optimaal is ingericht. Naast de woningen, lokale wegen, de vereiste watercompensatie, lokale voorzieningen (zoals kinderspeelplaatsen) is er gewoonweg niet voldoende ruimte om in het plan deze parkeerplekken te realiseren.
Conclusie: het ontwerpbestemmingsplan is volstrekt niet realistisch in deze en geeft een foutieve voorstelling van zaken.

Paragraaf 5.4 Wijze van bestemmen
Deze paragraaf geeft een consistentie t.a.v. het aan te legen fietspad als onderdeel van het ontwerpbestemmingsplan. Hier is onder het kopje 'Natuur' te lezen:
"*De gronden die onderdeel zijn van het Natuurnetwerk Nederland zijn voorzien van de bestemming 'Natuur'.*

De bestemming is gericht op het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van natuurlijke en/of landschappelijke waarden en op het behoud van aanwezige cultuurhistorische waarden. Daarnaast maakt deze bestemming extensieve dagrecreatie mogelijk, ***met fiets- en wandelpaden****, evenals paden voor hulpdiensten.*
Er zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen en geen overkappingen zijnde toegelaten, zoals erf- of terreinafscheidingen met een hoogte van maximaal 1 m.
Voorts is het verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren, zoals het ophogen en afgraven, het egaliseren van gronden, het dempen van sloten, het aanbrengen van opgaande beplantingen, of ***het aanleggen van verharde en halfverharde wandel- en fietspaden****. Het geldt ook voor het aanbrengen van kabels en leidingen.*"

Dit is interessant: geen fietspaden aanleggen in de natuur? Waarom staat deze dan wel gepland? Wij zijn pertinent tegen de aanleg van een fietspad aan de achterkant van onze woning, dit druist in tegen de vaststelling dat dit gebied ongerept zou blijven, zoals het ondertekende document in de leveringsakte van onze woning in maart 2006 laat zien.

Paragraaf 5.4 Wijze van bestemmen
Iets verderop onder het kopje 'Woongebied' is te lezen:
"*De goot- en bouwhoogte van vrijstaande, twee-onder-een-kap- en geschakelde woningen mag ten hoogste resp. 7 en 12 meter bedragen. Bij gestapelde bebouwing is dat ten hoogste 16 meter. Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen aan de hoofdvorm en de situering van bouwwerken, ter waarborging van de verkeersveiligheid, de parkeercapaciteit, een evenwichtig ruimtelijk beeld en de bezonning, privacy en/of gebruiksmogelijkheden van aangrenzende percelen.*
Er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om kleinschalige voorzieningen gericht op natuureducatie en natuurbeleving en om daghoreca mogelijk te maken."

Wij tekenen groot bezwaar tegen de voorgenomen bouwhoogten, 12, maar zeker 16 meter is veel te hoog en veel te stedelijk en past niet bij het dorpse karakter van de kern Kortenhoef.
En is er daarbij ooit nagedacht over de skyline van het dorp zoals die nu te zien is komende vanaf de Leeuwenlaan en vanaf het bospad evenwijdig lopend aan landgoed Jagtlust? Met het bouwen van een massale nieuwe wijk met gebouwen van vier tot vijf woonlagen wordt het zo kenmerkende dorpsgezicht aangetast en geschaad.

Betreffende de daghoreca: er is nergens duidelijk gemaakt hoe dit zou passen in de ruimtelijke omgeving / indeling, bovendien trekt zo'n aspect extra bezoekers en verkeer in een toch al kwetsbaar gebied. Bovendien maken wij hiertegen ook bezwaar ten aanzien van aantasting van onze privacy.
Conclusie: het ontwerpbestemmingsplan is ook op dit punt slecht onderbouwd en lijkt onuitvoerbaar.

Met vertrouwen dat u onze zienswijze op respectvolle wijze zult behandelen en beoordelen verblijven wij,

Hoogachtend,

Edwin Wolfrat
Rieteke Hölscher
Kalkakker 17
1241JC Kortenhoef

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

(kortenhoef 2/11/2020)

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

Ik hou mijn argumenten kort:

Ik voorzie een groot probleem met de doorstroming (nu al een zorgelijk probleem in de spits).

Ik voorzie ongevallen – zeker tussen verkeer en fietsers – De smitsbrug situatie is voor fietsers zo gevaarlijk dat schoolgaande kinderen wordt afgeraden om per fiets naar school te gaan. Dat gaat erger worden en dus nog gevaarlijker. Met regelmaat post een politieagent op deze plek om te kijken of de doorstroming ordentelijk gaat). Dat is voor een gemeente toch niet te verkroppen dat het nu al zo ver is gekomen?

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Onderwerp: Zienswijze-tegen-ontwerp-bestemmingsplan NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01

Beste raad,

Bijgaand mijn zienswijze tegen bouwplan Zuidsingel fase 8.

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

Ankeveen, 2 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

Het ontwerpbestemmingsplan is niet volgens de geldende regels voorgelegd aan de bewoners. De betreffende wethouder heeft er onvoldoende en onduidelijk openbaar over gesproken waardoor inspraak vanuit de bewoners onvoldoende kon plaatsvinden.
Projectontwikkelaar ipv wethouder treedt op als woordvoerder. Dat duidt op belangenverstrengeling. Het proces wordt onnodig versneld, hetgeen in strijd is met zorgvuldige voorbereiding, met als enige doel het rond te hebben voor de provinciale omgevingsverordening van kracht wordt. Dat dit plan volgens die verordening afgekeurd zou worden is een duidelijk punt. Dat zegt al genoeg. Dit plan is niet in overeenstemming met de behoeften, het gaat om veel meer woningbouw dan nodig is. Het is een belasting voor de natuur. De uitvalswegen zijn niet aanwezig of niet geschikt voor een dergelijke toename in verkeer. Als dat nog niet op orde is, of nog niet in een goed ontwerp is voorgelegd dan is het vaststellen van het enorme bouwplan voorbarig en onbezonnen.
De huidige verkeersdrukte rond ‘ Graveland Ankeveen en Kortenhoef is een grote zorg van omwonenden, Emmaweg, Zuidereinde, de Kwakel en Koninginneweg, Cannenburgerweg etc zijn voor niet-gemotoriseerd verkeer onveilig, daar is nog geen oplossing voor gevonden.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u dringend met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.
Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Aan de raad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef, 28 oktober 2020

Betreft: zienswijze ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8.

Geachte raad,

Op 15 oktober jl heeft de gemeente Wijdemeren een ontwerp bestemmingsplan voor Zuidsingel fase 8 ter inzage gelegd. Hieronder treft u mijn zienswijze op dit ontwerp bestemmingsplan.

Zoals bij u bekend, leeft de mogelijke bouw van het grootschalige woningproject Zuidsingel fase 8 enorm binnen onze gemeente en creëert dit veel zorgen en onrust. Bewoners van ’s Graveland en Kortenhoef hebben zich inmiddels verenigd in de Stichting MinderHinder.nu welke opkomt voor de belangen van de bewoners, zoals veiligheid en leefbaarheid in onze gemeente.
De verkeersveiligheid en verkeersoverlast op de Emmaweg alsmede de geplande ontsluiting van de eventuele nieuwe woonwijk Zuidsingel fase 8 via de Emmaweg, is voor mij reden om mij aan te sluiten bij deze stichting en om u mijn zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan te sturen.

1) Op voorhand wil ik stellen dat ik voor het bouwen van nieuwe woningen binnen de gemeente Wijdemeren ben echter, ik heb wel grote zorgen over de bouw van zo’n omvangrijk project als Zuidsingel fase 8 in een prachtig natuurgebied zonder een passend, realistisch en onderbouwd voorstel voor de ontsluiting van deze woonwijk.
2) Het haalbaarheidsonderzoek verkeersoplossing Zuidsingel fase 8, is in opdracht van de projectontwikkelaars uitgevoerd en door hen gefinancierd. Dit onderzoek schrijft toe naar een voor de projectontwikkelaar gunstige uitkomst. De slager keurt zijn eigen vlees.
3) Nu is er een communicatiebureau in de hand genomen. Zij hebben omwonenden uitgenodigd voor de startbijeenkomst participatie Zuidsingel fase 8. Gaan wij het dan nu ook hebben over het verkeer? Nee hoor! De verkeersproblematiek en het feit dat dit nog niet opgelost is, wordt onderkent maar het onderwerp staat niet op de agenda en wordt door het communicatie-bureau dan ook niet besproken.
4) De gemeente dendert ondertussen verder en heeft nu opdracht gegeven de kosten te berekenen voor de voorkeursvariant van de projectontwikkelaar. Dit ondanks de recent vastgestelde natuurwetgeving. Het doel heiligt de middelen en de bewoners worden op afstand gehouden en letterlijk niet toegelaten voor inspraak tijdens commissievergaderingen.

Ik hoop dat ik met bovenstaande argumenten duidelijk heb gemaakt dat ik mij grote zorgen maak.
250 Woningen voor Zuidsingel fase 8 en het verkeer lossen we op?
De bouw van deze woningen in de polder van Kortenhoef, mag nimmer worden toegestaan zonder een onderbouwd en haalbaar verkeersplan wat niet gestoeld is op dubieuze aannames en berekeningen van de projectontwikkelaar.

Dit en het nu ook nog versneld ter inzage leggen van het ontwerp bestemmingsplan, is een ondemocratische actie en wederom worden de inwoners van Kortenhoef en ’s Graveland niet serieus genomen en genegeerd. Ik ben het vertrouwen in de gemeente Wijdemeren kwijt geraakt vanwege haar overhaaste, onzorgvuldige en doordrammerige gedrag.

Op basis van de bovenstaande argumenten teken ik dan ook middels dit schrijven bezwaar aan tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8. Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt en ik ontvang graag een ontvangstbevestiging van deze mail.

Met vriendelijke groet,
José van der Mark
Emmaweg 72
1241 LJ Kortenhoef
06 53 767 250

De gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef, 3-11-2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

1) Het plan is niet in lijn met de ambities zoals vastgesteld door de Provincie Noord Holland, waarbij Kortenhoef aangewezen is als locatie waar grootschalige woningbouw ongewenst is. Het plan betreft de woningbouw van 250 woningen, wat zeer grootschalig is, zeker voor een dorp als Kortenhoef en waarbij bebouwing is gepland van zeker 2 tot 3 lagen en de mogelijkheid wordt voorbehouden om naar 4 tot 5 lagen uit te breiden. Deze hoogten zijn volledig in strijd met de huidige gebouw hoogtes in Kortenhoef, en zijn in die zin niet passend in het natuur, planologisch aanzicht binnen de gemeente.
2) Dit ontwerp bestemmingsplan is in strijd met het geldende vigerende bestemmingsplan Buitengebied Kortenhoef, wat nog maar kort geleden, 28 november 2013 tot stand is gekomen. Dit Bestemmingsplan Buitengebied Kortenhoef is bovenliggend aan de Structuurvisie Wijdemeren van 1-11-2012, hetgeen betekent dat deze visie, waarnaar nu in het ontwerpplan door de gemeente wordt terug verwezen, feitelijk dus al was en is overruled door het Bestemmingsplan Buitengebied Kortenhoef. De gemeente was zich daar in november 2013 immers volledig van bewust, en kan in dit ontwerpplan dan ook geen beroep meer doen op deze structuurvisie van 1-11-2012 voor dit gebied. Het huidige bestemmingsplan Buitengebied Kortenhoef is derhalve van toepassing en geeft uitsluitend agrarische bestemming met natuur-en landschapswaarden.
3) Het plan doet afbreuk aan de natuurwaarden als vastgelegd in Natura 2000 t.a.v. het gebied Oostelijke Vechtplassen. Dit is niet aanvaardbaar en in strijd met de afspraken die daar door de Europese commissie over zijn gemaakt. Uitvoering kan dan ook, zonder verzoek bij en toestemming van het Europese Hof, niet plaatsvinden.
4) Het plan is strijdig met hetgeen is vastgelegd in Natuurnetwerk Nederland (NNN) en daarmee strijdig met de bepalingen in de PRV.
5) De huidige bestemming van het gebied is agrarisch met natuur en landschapswaarden. Dit wordt door het ontwerp bestemmingsplan aangetast ,het tast het authentieke karakter van het dorp Kortenhoef aan, en neemt het toch al beperkt aanwezige groen rond het dorp voor een belangrijk

gedeelte weg. Dit betekent bij uitvoering wederom het verlies van groen binnen de gemeente en binnen de Randstad hetgeen zeer ongewenst is.

6) Het plan zorgt voor een onaanvaardbare situatie t.a.v. de verkeersafwikkeling op de Emmaweg en de Smidsbrug, waarbij in de voorgestelde oplossing(en) eveneens aantasting plaats vindt van het authentieke dorpskarakter van Kortenhoef. De Emmaweg is nu al overbelast.

7) Het onderhavige ontwerp bestemmingsplan is ingediend zonder dat sprake is geweest van een open en transparante kennisgeving naar de inwoners van de gemeente, en de inwoners ook het recht is ontnomen op adequate inspraakmogelijkheden. Men stelt nu in het ontwerp dat men te zijner tijd als gemeente wel een reactie zal geven op eventueel ingediende zienswijzen. Het is evident dat dit gemeentebestuur geen ruimte biedt aan het tijdig democratisch - en burger recht tot inspraak in relatie tot het wijzigen van bestemmingsplannen. Het plan wordt door de gemeente doorgedrukt in het licht van een mogelijke inperking, beperking of afwijzing door de provincie Noord Holland in relatie tot de aan dit orgaan opgelegde vergaande nieuwe verantwoordelijkheid inzake de toegestane bouw binnen de gemeentes van de provincie. In de vergadering van 22 oktober 2020 heeft de provincie Noord Holland immers de Omgevingsverordening aangenomen, waarbij de polder Kortenhoef, waar dit project deel van uitmaakt, een Bijzonder Provinciaal Landschap is geworden en grootschalige woningbouw niet meer is toegestaan.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure schriftelijk op de hoogte houdt, en mij ontvangst van dit schrijven schriftelijk wil bevestigen..

Hoogachtend,

R.R. Burrekers
Fuikestee 14
1241 HL Kortenhoef

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4662
Extern Zaak ID	1400571
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	82
Omschrijving	(Motie 41) Brief GS aan PS inz. Proposities noodfonds sociale infra NHN en MRA (C-agenda EFB 30-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	31 oktober 2020
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

Provinciale Staten hebben op 18 mei jl. een motie aangenomen om een noodfonds in te stellen gericht op de culturele en maatschappelijke organisaties die schade hebben als gevolg van de landelijke maatregelen ter bestrijding van Covid-19. Op uitnodiging van de provincie hebben de samenwerkende gemeenten binnen de Metropool Regio Amsterdam (minus Amsterdam) en Noord-Holland Noord beide een voorstel ingediend voor het noodfonds. Gedeputeerde Staten nemen deze voorstellen over en verstrekken de bijdrage aan 37 gemeenten voor de noodsteun aan 100 culturele instellingen in Noord-Holland.

gemeente ALKMAAR

Mevrouw Z. Pels
Gedeputeerde van de Provincie Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

Uw kenmerk	Ons kenmerk	Toestelnummer
1400571/1452235	BO/Vitaliteit/Cultuur	06-55426753
Uw brief d.d.	**Behandeld door**	**Bijlagen**
09.07.2020	J. Ligthart	2
Onderwerp		**Datum**
Financiële noodsteun aan culturele instellingen en maatschappelijke organisaties in relatie tot de negatieve gevolgen door de landelijke COVID-19 maatregelen		29.09.2020

Hooggeachte mevrouw Pels, beste Zita,

Namens de burgemeesters en wethouders binnen het samenwerkingsverband cultuur van Noord-Holland Noord informeer ik u als volgt.

Bij brief van 9 juli 2020 heeft u ons uitgenodigd om een gezamenlijk voorstel in te dienen in het kader van het provinciaal noodfonds sociale infrastructuur. Op 18 mei jl. heeft Provinciale Staten een motie aangenomen voor het instellen van het noodfonds. Deze motie is gericht op de culturele en maatschappelijke organisaties in Noord-Holland, die zwaar geraakt worden door de landelijke Covid-19 maatregelen en daardoor in het voortbestaan worden bedreigd. Het uitgangspunt is dat de provincie met ons samenwerkt. Wij hebben immers een directe relatie met deze organisaties.

We danken u in het bijzonder voor deze uitnodiging. Net als u zien we dat de culturele sector hard wordt geraakt door de genomen maatregelen. En zonder steun dreigt een flink aantal van de culturele instellingen om te vallen. Dat willen we niet laten gebeuren en zijn blij met de helpende hand van de provincie. We gaan van harte in op uw uitnodiging, zoals we dat op basis van de bestuurlijke overleggen op 1 juni en 4 juli j.l. hebben aangegeven.

De culturele sector

De culturele sector wordt zoals gezegd hard geraakt door de genomen maatregelen van de Rijksoverheid ter bestrijding van het coronavirus. De musea, theaters, podia en alle andere instellingen hebben hun deuren tijdelijk moeten sluiten. De inkomsten uit (ticket)verkoop, horeca en zaalverhuur lopen terug en anderzijds overwegen of stoppen (private) sponsoren hun bijdragen, omdat zij ook geraakt worden door de crisis. Dat is in Noord-Holland Noord niet anders dan in de andere Nederlandse regio's. Gelukkig is het culturele leven weer langzaamaan opgang gekomen. De nood is daarentegen

onverminderd groot. De steun van Rijksoverheid is er niet voor alle culturele instellingen. Daarom waarderen we de inzet van de provincie Noord Holland en het steunpakket dat Provinciale Staten ter beschikking stelt. Gezamenlijk kunnen we ervoor zorgen dat de sector zoveel als mogelijk deze periode kan overleven. Zodat we er in de toekomst weer op kunnen bouwen en van kunnen profiteren. In de eerste plaats door de intrinsieke waarde van cultuur, de ontspanning, beleving en zingeving die cultuur kan bieden.

De propositie

In de afgelopen periode is hard gewerkt. We hebben op basis van de regeling de omzetschade van de culturele instellingen inzichtelijk gemaakt en op basis daarvan een gezamenlijk voorstel – de propositie – opgesteld met inhoudelijke en financiële uitgangspunten. We danken de betrokken medewerkers van de provincie voor de coöperatieve en prettige samenwerking. Het doet ons deugd om het voorstel met deze uitgangspunten bij u in te dienen.

De gemeenten dienen vóór 1 oktober 2020 de aanvraag in voor een bijdrage uit het noodfonds. Deze aanvraag gaat gepaard met het besluit van de cofinanciering per culturele instelling binnen de eigen gemeente. Deze cofinanciering bestaat uit 35% van het netto schadebedrag per instelling.

Informatie

Indien u vragen heeft naar aanleiding van deze brief, kunt u contact opnemen met Jim Ligthart van de gemeente Alkmaar, telefoon 06-55426753 en e-mail jligthart@akmaar.nl.

Met vriendelijke groet,
Het college van burgemeester en wethouders van Alkmaar,



Christian Braak, Wethouder Cultuur

Propositie Noord Holland Noord

Aanleiding
De cultuursector verkeert in zwaar weer. De maatregelen die het Rijk heeft moeten nemen in het kader van de Corona-crisis hebben de culturele sector hard geraakt.
Een sector die leeft voor en van het publiek moest 3 maanden noodgedwongen de deuren sluiten. Met alle gevolgen van dien.
Theatervoorstellingen konden niet plaatsvinden, festivals werden afgelast, musea moesten de deuren sluiten en kunstenaars en het merendeel van de werknemers in de sector zaten plotseling thuis, zonder inkomen. De sector ging letterlijk en figuurlijk op slot.

Sinds 1 juni is er langzaam maar zeker weer een en ander mogelijk, maar het einde van deze crisis is voorlopig nog niet in zicht. De 1,5 meter maatschappij lijkt het nieuwe normaal, en veel van wat voorheen kenmerkend was voor de cultuursector, is niet langer vanzelfsprekend. Zo is het publieksbereik een fractie van wat het was door beperkende maatregelen en beperking van bezoekers, waardoor andere verdienmodellen moeten worden gevonden. Daarnaast komt de keten onder druk te staan, de (on)mogelijkheden van het optreden en presenteren in deze periode heeft ook invloed op de maakpraktijk.

Als gemeenten doen we ons best om de culturele instellingen zoveel als mogelijk te helpen. Zo schelden we huur kwijt en zijn we coulant met subsidiemaatregelen. Maar de gemeentebegrotingen knellen. Niet alleen binnen de cultuursector spelen er problemen, ook andere sectoren hebben het zwaar en verdienen hulp. Ondertussen lopen de gemeentelijke inkomsten terug, zoals te merken is bij de opbrengsten van bijvoorbeeld toerismebelasting. De schade is simpelweg te groot om alleen op te pakken.

Daarom waarderen we de inzet van de provincie Noord Holland en het steunpakket dat Provinciale Staten ter beschikking stelt enorm. Gezamenlijk kunnen we ervoor zorgen dat de sector zoveel als mogelijk deze periode kan overleven. Zodat we er in de toekomst weer op kunnen bouwen en van kunnen profiteren. In de eerste plaats door de intrinsieke waarde van cultuur, de ontspanning, beleving en zingeving die cultuur kan brengen. Culturele instellingen bieden een plek om na te denken over de grotere dingen in het leven in al zijn verscheidenheid. Daarnaast is een kwalitatief hoogwaardige en diverse culturele infrastructuur van groot belang voor het vestigingsklimaat. Juist met het oog op de vergrijzing is het aantrekken van nieuwe jonge bewoners een belangrijk aandachtspunt. Evenals het aantrekken van toeristen, die economisch een bijdrage leveren aan de regio. Maar ook in de sociale cohesie speelt cultuur een niet te onderschatten rol. Mensen leren elkaar kennen, bijvoorbeeld in amateurverenigingen of als vrijwilliger voor een museum. Cultuur kan mensen uit de eenzaamheid halen, een doel geven. Daarnaast dragen kunst en cultuur bij aan de algemene ontwikkeling van mensen en de ontwikkeling van de 21e eeuwse vaardigheden. Vaardigheden die alleen maar harder nodig zijn om om te gaan met de veranderende en naar blijkt door Corona kwetsbare samenleving waarin we leven.

Het is dus van groot belang dat we de sector gezamenlijk zoveel mogelijk helpen om te zorgen dat er ná deze crisis nog een cultuursector is en daarmee een aantrekkelijke en waardevolle regio.

De provincie heeft een steunpakket van in totaal 10 miljoen in het leven geroepen. Van dit bedrag stelt de provincie een bedrag van € 3.374.653 voor de regio Noord Holland Noord beschikbaar. Aan de regio Noord Holland Noord is gevraagd te komen met een propositie hoe dit bedrag moet worden verdeeld binnen de regionale culturele infrastructuur. Daarnaast vraagt de provincie een gemeentelijke bijdrage van 35% als cofinanciering voor het netto schadebedrag van de instellingen.
De provincie heeft verder in overleg met de gemeenten voorwaarden vastgesteld om te komen tot de propositie. Wij hebben de afgelopen periode gebruikt om aan de hand van deze voorwaarden in kaart te brengen waar het knelt, wie het meest steun nodig heeft en welke instellingen cruciaal zijn voor de culturele infrastructuur van Noord Holland Noord.

De culturele infrastructuur van Noord Holland Noord

De regio Noord Holland Noord kenmerkt zich door een grote mate van diversiteit. Diversiteit van het landschap, de bevolking en de culturele infrastructuur. Er is sprake van ontgroening en vergrijzing, van zee en weiland, van stad en platteland. Noord Holland Noord is Holland in het klein.

Dit diversiteit van de culturele infrastructuur is van groot belang om de verschillende bevolkingsgroepen in Noord Holland Noord aan te spreken. Zo is er voor iedereen een mogelijkheid om binnen de eigen interesses deel te nemen aan kunst en cultuur en kan cultuur rekenen op een groot draagvlak binnen de gemeenschap.
Kenmerkend zijn de vele musea, klein en groot, zoals het Westfries Museum, Stedelijk Museum Alkmaar, Museum Kranenburgh en Museum Kaap Skil Texel. Deze instellingen geven vorm aan de gezamenlijke identiteit en dragen bij aan de toeristische aantrekkelijkheid van de regio. Maar ook binnen de podiumkunsten is het aanbod groot. Theaters, poppodia, bioscopen, filmhuizen en vlakke vloertheaters, op het gebied van podiumkunsten is de keten mooi ingevuld. Die keten is in het bijzonder van belang, gezien het feit dat er binnen Noord Holland Noord geen kunstvakopleiding is.
Wel is er een groot aanbod van centra voor de kunsten en amateurverenigingen, waardoor er sprake is van een levendig cultuurveld. Ook de bibliotheken zijn van grote waarde voor de regio. Bibliotheken zijn al lang niet meer enkel een plek om boeken te lenen, maar fungeren meer en meer als ontmoetingsplek of als plek om kennis op te doen. Hiermee dragen ze ook in grote mate bij aan de sociale cohesie.

Sinds enige tijd zijn we, met ondersteuning van de provincie, aan het werk om een cultureel regioprofiel vorm te geven om een scherper beeld te hebben van de specifieke en onderscheidende eigenschappen van onze regio. Vooralsnog zien we drie centrale thema's: bewegende landschappen, levende kernen en verhalend erfgoed. Met name de instellingen die passen binnen het tweede thema, levende kernen, hebben het nu zwaar.
De kernen in de regio hebben een demografisch vraagstuk, waarin een tegengestelde beweging te ervaren is. Enerzijds is er een grote trek naar de Randstad, mensen verhuizen of forenzen. Tegelijkertijd is er een overloop in Amsterdam die leidt tot vestiging in de regio. Vooralsnog is de eerste beweging het sterkst. Voor een vitale toekomst vraagt de regio om levende kernen. Levende kernen (leefbaarheid) gaat over mensen. De kleinschaligheid van veel culturele initiatieven in de regio is juist in deze regio van grote waarde. Kleinschaligheid kan de nieuwe trend worden, in eigen omgeving relevante verbindingen aangaan. Een uitstekende vorm daarvoor is het vertellen van verhalen en het organiseren van activiteiten.

Dit soort instellingen vallen in de regeling van het provinciale steunfonds onder categorie 2, maar zijn voor onze regio naast de instellingen in categorie 1 van cruciaal belang voor het levendig houden van de culturele infrastructuur. Immers, als de basis wegvalt heeft dit invloed op de kennismaking met cultuur, op de doorstroom van talent en uiteindelijk op de topvoorzieningen binnen de regio.

Cultuur en Corona in Noord Holland Noord

De landelijke Corona-maatregelen hebben ook bij de culturele infrastructuur in Noord Holland Noord grote klappen gemaakt. Zeker de eerste periode, van maart tot juni, waarin alles gesloten werd, hebben ervoor gezorgd dat inkomsten stil vielen. Afhankelijk van de grootte van de instelling en de mate waarin publieksinkomsten onderdeel van de omzet zijn, is het verlies groot. Daarnaast zijn in de eerste periode de inkomsten uit verhuur en horeca volledig stilgevallen. Duidelijk is in ieder geval dat alle instellingen op een of andere wijze verlies leiden.
De voortdurende onzekerheid betreffende maatregelen helpt daarbij niet; plannen van evenementen, voorstellingen etc. is lastig. Dit zorgt ervoor dat instellingen met name somber zijn over de langere termijn. Daarnaast maken we ons zorgen over het voortbestaan van de gehele culturele keten. Alleen de podia redden heeft geen zin als er geen gezelschappen meer zijn om op te treden. Het is van groot belang dat alle schakels in de keten voldoende worden geholpen.

De verliezen op korte termijn zijn tot nu toe zoveel als mogelijk opgevangen door de reserves, coulancemaatregelen van overheden en aanvullende regelingen zoals de NOW en de TOZO regelingen. Maar ook daarover heerst onzekerheid. Onbekend is in hoeverre dit soort maatregelen voort worden gezet en hoe lang subsidiërende overheden coulant blijven.

Proces totstandkoming propositie
Ten behoeve van de door de provincie gevraagde propositie is er een kerngroep ingesteld, bestaande uit de cultuurambtenaren van de gemeenten Alkmaar, Den Helder en Hoorn. De kerngroep heeft de regio Noord Holland Noord opgedeeld in drie subregio's, de regio Alkmaar, de regio Kop van Noord Holland en de regio West Friesland.

Door de kerngroep is vervolgens een uitvraag gedaan bij de gemeenten van de betreffende subregio's. Gevraagd is naar aanleiding van de door de provincie gestelde voorwaarden in kaart te brengen welke instellingen steun verdienen, of het instellingen zijn in categorie 1 of 2 en wat de netto geleden schade is, conform het rekenmodel van de provincie.
Uitgangspunt daarbij is dat door de gemeente de intentie wordt uitgesproken zorg te dragen voor co-financiering van 35%.

Hieronder een overzicht van de totale schadeposten per gemeente:

Gemeente	Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3	Totaal
Totalen	**€ 2.912.929,00**	**€ 833.290,38**	**€ 1.054.023,00**	**€ 4.800.242,38**
Alkmaar	€ 199.873,00	€ 230.562,0	€ 140.114,00	€ 570.549,00
Bergen	€ 45.678,00	€ 22.553,00	€ 308.000,00	€ 376.231,00
Castricum	€ 0,00	€ 13.162,0	€ 0,00	€ 13.162,00
Den Helder	€ 335.782,00	€ 22.305,38	€ 32.200,00	€ 390.287,38
Enkhuizen	€ 10.000,00	€ 42.488,0	€ 0,00	€ 52.488,00
Heerhugowaard	€ 383.000,00	€ 3.356,0	€ 0,00	€ 386.356,00
Heiloo	€ 0,00	€ 0,00	€ 112.500,00	€ 112.500,00
Hollands Kroon	€ 0,00	€ 13.997,00	€ 0,00	€ 13.997,00
Hoorn	€ 657.199,80	€ 277.947,00	€ 203.596,00	€ 1.138.742,80
Langedijk	€ 0,00	€ 0,00	€ 236.707,00	€ 236.707,00
Medemblik	€ 346.535,20	€ 0,00	€ 0,00	€ 346.535,20
Schagen	€ 0,00	€ 46.164,00	€ 20.906,00	€ 67.070,00
Stede Broec	€ 0,00	€ 63.481,00	€ 0,00	€ 63.481,00
Texel	€ 934.861,00	€ 97.275,00	€ 0,00	€ 1.032.136,00

Het totale schadebedrag van de regio Noord Holland Noord komt uit op **€ 4.800.242,38**
De steun die aan de provincie wordt gevraagd is 65% van dit bedrag en komt uit op een bedrag van **€ 3.120.157,54.** Hiermee blijft de regio Noord Holland Noord onder het beschikbaar gestelde bedrag van **€ 3.374.653.**

Dit is inclusief de schade die onze instellingen in categorie 2 hebben opgelopen. We zien graag dat deze instellingen mee worden genomen en de schade wordt gecompenseerd, gezien het belang dat juist ook deze instellingen hebben voor de regionale infrastructuur.
Zo heeft Artex - Kunstenschool Texel een vitale rol in de cultuureducatie (muziek, dans, beeldend, theater). Als deze instelling omvalt, valt er pakweg 80% van alle cultuureducatie in de gehele gemeente Texel weg (en 100% op scholen). Door de eilandpositie is er weinig tot geen achtervang.
Een ander voorbeeld is Museum Oud Anna Paulowna, belangrijk voor het bevorderen van het uitdragen en tentoonstellen van cultureel en historisch erfgoed van de voormalige gemeenten binnen Hollands Kroon en de gelijknamige polder.

Elke instelling heeft zijn eigen toegevoegde waarde binnen de culturele infrastructuur en juist die kleinschaligheid van dit soort instellingen zijn kenmerkend voor onze regio. Als deze instellingen wegvallen, vallen er gaten in de infrastructuur die niet makkelijk kunnen worden gedicht. Daarnaast heeft dit een negatieve impact op de toeristische aantrekkelijkheid van de regio en daarmee ook op de economie.

Verder zijn er in totaal negen instellingen die niet voldoen aan de voorwaarden van categorie 1 of 2, maar die we toch willen opvoeren in de propositie als categorie 3-instellingen.

In de eerste plaats betreft dit instellingen die reeds een bijdrage van de landelijke fondsen hebben ontvangen. De bijdrage van de landelijke fondsen heeft enkele instellingen afdoende geholpen in het compenseren van de opgelopen schade. Bij vijf instellingen, te weten Podium Victorie, Museum Kranenburgh, het Westfries Museum, Hotel Maria Kapel en Cinema Oostereiland resteert er echter nog een behoorlijk schadebedrag. Gezien het feit dat we het beschikbare budget niet volledig uitputten willen we deze instellingen opvoeren voor steun om de resterende schade te kunnen verhelpen.

Daarnaast zijn er nog vier instellingen die eveneens niet voldoen aan de voorwaarden, er is geen structurele subsidierelatie met de overheden. Deze instellingen zijn echter wel van groot belang voor de regionale infrastructuur. Het gaat hierbij om de volgende instellingen:

- *Theater de Beun*
  Theater de Beun wordt beheerd door Stichting Sportservice Langedijk. Met hen is vanaf 2018 een exploitatieovereenkomst gesloten voor 6 jaar, waarbij zij ieder jaar een exploitatiebijdrage van de gemeente ontvangen van ongeveer € 25.000. Ook al is dit geen subsidie, wel is er sprake van een structurele gemeentelijke vergoeding. Theater de Beun heeft ook een regionale uitstraling, omdat het publiek voor meer dan 25% buiten de gemeente komt. Er worden namelijk theater en cabaretvoorstellingen georganiseerd met landelijke artiesten en ook op de filmavonden van Cinescoop en de Filmliga komt ook veel publiek uit de buurgemeenten.
- *Museum Broekerveiling*
  In 1976 is uit het afmijnlokaal en de lighallen het museum voortgekomen. Hoewel er geen formele subsidierelatie met de gemeente is, zijn het afmijnlokaal en de lighallen rijksmonumenten, eigendom van de gemeente Langedijk en is de gemeente verantwoordelijk voor het groot onderhoud. Ruim veertig jaar wordt hiervoor substantiële budgetten (middels programmabegroting) uitgegeven. Tevens is er in de afgelopen tien jaar (tot en met 2018) een structurele subsidierelatie. De gemeente Langedijk is van mening dat het Museum BroekerVeiling een icoon van de gemeente Langedijk is en verder moet worden ontwikkeld naar een aantrekkelijk toeristisch hoogtepunt, met name naar toekomstige generaties en nieuwe doelgroepen.
- *Museumhaven*
  De gemeente Den Helder heeft een subsidierelatie met Stichting Museumhaven Willemsoord. Hieronder zijn weer verschillende stichtingen aangesloten en die hebben nu een hulpvraag ingediend. De stichtingen dragen bij aan het instandhouden, beschermen en beleefbaar maken van het nautisch erfgoed in Den

Helder. Heeft een (boven)regionale aantrekkingskracht. Ook is er educatief aanbod aan het onderwijs en zijn er stages/werkervaringsplekken.

- *Westfriese Folklore*
  De Westfriese Folklore is een belangrijke drager van het immaterieel erfgoed. Het wordt al sinds 1953 georganiseerd in Schagen en ontvangt subsidie van de gemeente Schagen. Deze optocht is een tentoonstelling van het waardevolle Westfriese erfgoed; de identiteit van de Westfries weergegeven in een combinatie van haar authentieke klederdracht en historische vervoersmiddelen zoals boerenwagens en landauers. Vrijwilligers werken samen om tijdens tien donderdagen het Schagen van 1910 te recreëren, dé plek om de Westfriese cultuur te ervaren in de regio. Het vormt al meer dan 50 jaar een begrip in Noord-Holland, en is al die tijd een grote trekpleister voor toeristen.

Voor de desbetreffende gemeenten en de regio eromheen zijn dit instellingen die van grote waarde zijn en waarbij de gemeente een belang heeft deze instellingen overeind te houden. We pleiten er dan ook voor ondanks dat de voorwaarden bij deze instellingen niet helemaal passend zijn, deze schadebedragen ook te honoreren.

Voor sommige van bovenstaande instellingen in categorie 1, 2 of 3 is de nood dusdanig hoog dat er geen sprake (meer) is van een eigen vermogen of er zelfs sprake is van een negatief eigen vermogen. Met de steun die deze instellingen van provincie en gemeente kunnen ontvangen gaan we er echter van uit dat ze op korte termijn hun solvabiliteit weer op peil krijgen en de komende jaren gezond verder kunnen.

Naast bovengenoemde instellingen zijn er ook nog enkele culturele instellingen door gemeenten genoemd die in de problemen zijn of komen en onvoldoende aansluiten bij de door de provincie gestelde criteria. Het is echter wel van belang dat hier oog voor is.
Het betreft dan bijvoorbeeld Museum Eenigenburg, een museum dat veel cultuur-historische elementen zoals de Westfriese Omringdrijk toelicht en (boven) regionale bezoekers trekt. Ook zijn er in de regio een aantal cultuurhuizen die functioneren als basisplaats voor culturele organisaties (die in aantal gevallen ook subsidie krijgen zoals de bibliotheek) en een plek vormt om kennis te maken met cultuur, te leren en kunst en cultuur te bezoeken (onder meer de cultuurschuur Wieringen en Vikingschip Den Oever).

Samenvattend
Het steunpakket van de provincie is van groot belang om de culturele instellingen in Noord Holland Noord gezamenlijk door deze moeilijke tijd te loodsen. Veel is nog onzeker, zeker is wel dat de grote klappen nog gaan komen. Door nu gezamenlijk op te trekken kunnen we de cultuursector helpen ook die klappen op te vangen. Maar of dit voor de langere termijn afdoende is moet blijken. Wat nu al wel duidelijk is, is dat met alle steunmaatregelen de problemen niet zijn opgelost.
Wel is er nog een (beperkt) restbedrag over voor de regio Noord Holland Noord vanuit de provincie. Dit bedrag kan op meerdere manieren worden ingezet. Zo houden met name de theaters nog lang last van de crisis en kunnen extra steun gebruiken, ook in 2021. Maar ook andere instellingen die in deze propositie niet mee konden worden genomen verkeren in moeilijkheden. Het is op dit moment nog onduidelijk om welke instellingen het gaat en welke bedragen hiermee zijn gemoeid. Dat maakt het lastig nu een voorschot te nemen op de inzet van de overgebleven middelen. De middelen kunnen worden doorgeschoven naar 2021 voor

een volgende steunpakket voor theaters of de gehele groep culturele instellingen die wij nu voordragen, maar kunnen ook nu worden ingezet voor andersoortige culturele instellingen. Er is wat meer tijd nodig om hier een uitspraak over te doen die gedragen wordt door de gehele regio.

We hopen en vertrouwen erop dat we als overheden gezamenlijk blijven optrekken ten behoeve van de cultuursector. Cultuur en creativiteit zijn van grote waarde voor de maatschappij en hebben we hard nodig om de samenleving tijdens en mogelijk ook ná Corona verder vorm te geven.

Gemeente Haarlem

drs. Marie-Thérèse Meijs
Wethouder Zorg, Welzijn, Volksgezondheid, Wonen en Cultuur

Provincie Noord-Holland
T.a.v. Het College van Gedeputeerde Staten
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

post@noord-holland.nl

Ons kenmerk	2020/915369
Datum	28 september 2020
Afdeling	ECDW/Team Cultuur
Contact	Carin Roest
Telefoon	0235115065
E-mail	cmroest@haarlem.nl
Bijlage(n)	3
Kopie aan	joostenp@noord-holland.nl
Uw kenmerk	1400571/1452229

Onderwerp: Propositie bij gezamenlijke regionale aanvraag MRA noodfonds cultuur van de MRA-gemeenten (exclusief Amsterdam en Flevoland)

Geachte college,

Inleiding en aanleiding (proces)
Sinds begin 2020 heeft Nederland te maken met de gevolgen van SARS-CoV-2, ook wel COVID-19 of Corona. Dit virus levert voor onze gehele samenleving een forse uitdaging op. Het dagelijks leven is in substantiële mate veranderd als gevolg van de preventiemaatregelen om onze gemeenschap te beschermen. Daarbij leiden vrijwel alle economische sectoren schade. Zo ook de culturele sector.

De culturele sector is door de wezenskenmerken van deze sector bijzonder hard getroffen door de gevolgen van het virus. Ze is in sterke mate afhankelijk van betalende bezoekers voor voorstellingen, tentoonstellingen et cetera (publieksinkomsten). En dat is nu precies waaraan strenge beperkingen golden en nog steeds gelden. Minder bezoekers betekent automatisch minder inkomsten. Voor veel (financieel kwetsbare) instellingen is de schade omvangrijk en moeilijk op eigen kracht op te lossen.

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben met een motie (d.d. 18 mei 2020) aangegeven dat een vitale culturele infrastructuur van gemeentelijk, regionaal en provinciaal belang is. Daarom hebben zij middels een motie opgeroepen tot instelling van een cultureel noodfonds waar Noord-Hollandse instellingen gebruik van kunnen maken. Dat noodfonds ziet op een samenwerking tussen provincie en gemeenten om vitale en van regionaal belang zijnde instellingen te ondersteunen in het opvangen van de als gevolg van COVID-19 geleden financiële schade, waardoor de vitale culturele regionale infrastructuur in Noord-Holland behouden blijft.

Deze brief verwoordt de bestuurlijke uitwerking en afspraken tussen de MRA-gemeenten (exclusief Amsterdam en Flevoland) om tot invulling van het noodfonds cultuur t.b.v. instellingen in de MRA-regio (exclusief Amsterdam en Flevoland) te komen. De uitwerking en afspraken zijn tot stand gekomen in nauwe onderlinge samenwerking tussen de gemeenten.

In het voortraject zijn door gemeenten en provincie voorwaarden ontwikkeld. Deze voorwaarden bepalen welke instellingen wel en niet in aanmerking komen voor steun vanuit het noodfonds. Deze voorwaarden zijn bestuurlijk overeengekomen op 4 juni en 1 juli 2020 en verzonden samen met de uitnodiging aan de gemeenten om in gezamenlijkheid te komen met een voorstel (brief met provinciaal kenmerk 1400571/1452229).

Daarna is via een bottom-up proces vanuit de gemeenten (via de ambtelijke cultuur-kopgroep) aangegeven welke instellingen wel of niet voldoen aan de gestelde eisen. De gemeenten hebben in een collectief proces vervolgens een totaallijst opgesteld met instellingen die vanuit het noodfonds gesteund zouden moeten worden. Deze lijst is als bijlage bij deze brief gevoegd en vormt de basis voor de aanvraag vanuit de gemeenten aan de provincie.

Definitie fonds en ingediende aanvraag

Het corona noodfonds voor de MRA-gemeenten (exclusief Amsterdam en Flevoland), zoals dit door de provincie is ingesteld, omvat maximaal € 10.192.841,54 aan steun. Het fonds wordt gefinancierd door een bijdrage van de provincie (65%: €. 6.625.347,-) en door een bijdrage van de gemeenten (35%: €. 3.567.494,54). Dat betekent dat de optelsom van schade vanuit instellingen maximaal € 10.192.841,54 kan bedragen, waarbij per ingediende schadeclaim vanuit een instelling de 65% - 35% verdeling wordt toegepast. Onderuitputting van het fonds levert dus voor zowel de provincie als de gemeenten een (naar rato) lagere bijdrage aan het noodfonds op.

De lijst met instellingen die de MRA-gemeenten (exclusief Amsterdam en Flevoland) op basis van de geformuleerde criteria in overleg hebben samengesteld leidt tot een cumulatieve schadepost van € 6.264.988,06.

Onderbouwing en toelichting op de uitputting van dit bedrag vindt u bij de bijlagen bij deze brief. Voor alle opgevoerde instellingen geldt dat de betreffende gemeente zich committeert aan de benodigde cofinanciering.

De totale schadeclaim die opgevoerd wordt is lager dan het voor de MRA-gemeenten beschikbare deel van het noodfonds, zo constateren gemeenten. Dat is helaas geenszins aanleiding om te constateren dat de effecten voor de culturele sector wel meevallen. Het fonds kent strenge en ook streng gehanteerde voorwaarden tot toelating van aanvragen. Daarnaast is ook op voorhand helder dat er ook ná toekenning van steun uit het noodfonds voor veel culturele instellingen nog aanvullende schade zal ontstaan. De maatregelen rond COVID-19 zijn immers nog niet van de baan. Tegelijkertijd zijn gemeenten en provincie er van overtuigd met deze steun uit het noodfonds een belangrijke bijdrage te leveren aan het overeind houden van de vitale culturele regionale infrastructuur in deze uitdagende COVID-19-tijden.

Gezamenlijk geaccepteerde uitzonderingen op de toetsingscriteria

Ondanks dat er strenge criteria golden voor toelating van aanvragen in het noodfonds, zijn er een aantal uitzonderingen gemaakt. Deze uitzonderingen ziet u opgevoerd in de bijlage (bijlage 3). De gemeenten hebben gezamenlijk een zorgvuldige afweging gemaakt en zijn gekomen tot een beperkt aantal instellingen die, ondanks dat ze niet volledig voldoen aan de criteria, wat de gemeenten betreft toch gesteund moeten worden vanuit het noodfonds. Daarbij zijn ook instellingen meegenomen die al gecompenseerd zijn door de Rijksfondsen maar nog altijd te maken hebben met restschade welke door het noodfonds kan worden opgevangen. Deze instellingen zijn als een aparte categorie opgevoerd. De kernoverweging bij al deze uitzonderingen is dat de betreffende instelling van dusdanig belang is voor de vitale regionale culturele infrastructuur en dat de afwijking van de gestelde criteria beperkt is, waardoor deze instelling toch voor financiële steun uit het noodfonds in aanmerking komt. Deze uitzonderingen worden door het collectief van gemeenten onderschreven en betreffen dus ook een gezamenlijk besluit.

Overeenkomst honorering aanvragen noodfonds cultuur MRA-regio

Gegeven bovenstaande overwegingen en de in de bijlage opgevoerde onderbouwing van het schadebedrag en de aanvullende toelichting per uitzondering, komen de MRA-gemeenten (exclusief Amsterdam en Flevoland) het volgende overeen:

- de totale opgevoerde schade à € 6.264.988,06 gezamenlijk in te dienen als te compenseren schade van culturele instellingen vanuit het noodfonds;
- daarmee als MRA-gemeenten (exclusief Amsterdam en Flevoland) allen ook expliciet zich te committeren aan het inbrengen van de benodigde cofinanciering per individuele instelling (onder voorbehoud van nog te nemen raadsbesluiten);
- per saldo iedere individuele gemeente verantwoordelijk te stellen voor het voldoen van de cofinanciering voor de door haar ingebracht instelling(en);
- instellingen die gebruik maken van steun uit het fonds bij de toekenning ook via de makkelijkst mogelijke manier een aanvullende verantwoordingsplicht mee te geven rond besteding/inzet middelen én daadwerkelijke materialisatie van nu opgegeven/verwachte schade.

Vervolgproces

Middels dit overkoepelende document verwoorden de MRA-gemeenten (exclusief Amsterdam) hun gezamenlijke aanvraag voor steun aan instellingen vanuit het noodfonds. Deze brief wordt dan ook namens de regio ondertekend door de gemeente Haarlem; de betreffende aanvragen worden voorgelegd aan de respectievelijke colleges van B&W.

Daarna zal, conform afspraken met de provincie, elke gemeente een individuele aanvraag doen voor de betreffende instellingen. Sommige gemeenten hebben daarbij onderlinge afspraken gemaakt over het indienen van aanvragen m.b.t. gezamenlijke instellingen (zoals bibliotheken). De provincie zal het provinciale aandeel van het noodfonds ter beschikking stellen aan de individuele gemeente, zodat deze het kan toekennen aan de betreffende instelling(en).

Tot slot constateren de gemeenten dat er nog een restant in het noodfonds beschikbaar is. Het is aan de provincie Noord-Holland, als initiatiefnemer van het noodfonds, om aan te geven hoe hier mee om te gaan. Het noodfonds biedt vooral een oplossing voor de geleden schade in 2020. De verwachting is dat de gevolgen van COVID-19 ook zeker nog in 2021 voelbaar zullen zijn en er weer geld nodig zal zijn om deze schade te dekken. Vooral de podia en musea hebben ernstig te lijden onder de RIVM anderhalvemeterrichtlijnen met een sterk verminderd aantal bezoekers als gevolg. Podia en musea maken zo geen rendabele omzet. De gemeenten doen de aanbeveling het restant in het noodfonds voor 2021 aan te wenden voor deze culturele instellingen. Natuurlijk gaan de gemeenten hierover graag nog het bestuurlijk gesprek verder met de provincie aan.

Namens de gemeenten van de MRA-regio, exclusief Amsterdam en Flevoland,
Met vriendelijke groet,

Marie-Thérèse Meijs,
Wethouder Zorg, Welzijn, Gezondheidszorg, Wonen en Cultuur

Bijlagen

1. Eerder besluit toelatingscriteria (brief provincie)
2. Financiële bijlage: Excellijst met instellingen, (netto)schade, uitsplitsing naar gemeenten en naar categorieën (versie 3.2) + berekening netto schade per instelling
3. Toelichting op de instellingen die niet (geheel) aan de voorwaarden voldoen

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. P.D.M. Joosten
BEL/REE

Telefoonnummer +31235143939
joostenp@noord-holland.nl

Verzenddatum

29 OKT. 2020

Kenmerk
1400571 / 1501515

Uw kenmerk

Betreft: Uitwerking Motie 41, noodfonds sociale infrastructuur

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het volgende besluit van ons college ter kennis:

- Kennis te nemen van de twee proposities die dienen als basis voor de subsidieaanvraag van a) de gemeenten in Noord-Holland Noord en b) de gemeenten in de MRA (excl. Amsterdam en Flevoland) en die gedaan zijn in het kader van de uitvoering van motie 41 inzake het Provinciaal Noodfonds Sociale Infrastructuur;
- Aan 37 gemeenten een incidentele subsidie te verstrekken om culturele instellingen in hun gemeente te ondersteunen die als gevolg van de COVID-19 maatregelen in acute financiële nood zijn gekomen;
- In afwijking van de Aanwijzingen voor de subsidieverstrekking Provincie Noord-Holland een voorschot 100 procent van de verleende subsidies te verstrekken;
- PS voor te stellen de resterende middelen in het noodfonds beschikbaar te houden, om samen met de gemeenten in Noord-Holland noodsteun te verlenen aan culturele instellingen met vervolgschade Covid-19 in 2021, door het restantbedrag van € 2.807.600 als uitgestelde intentie op te nemen in de laatste begrotingswijziging.

Toelichting
Op 18 mei hebben uw Staten twee moties (moties 41 en 42) aangenomen gericht op het bieden van ondersteuning in de Covid-19 crisis. Met onze brief van 9 juli 2020 (1400571/1446470) hebben wij u geïnformeerd over de uitwerking van beide moties. In de commissie EFB van 31 augustus 2020 kon de gekozen aanpak op veel steun rekenen. Met deze brief informeren wij u over de verdere uitwerking van motie 41.

Proposities
Gedeputeerde Staten hebben op 7 juli 2020 de samenwerkende gemeenten in Noord-Holland Noord (NHN) en de Metropoolregio Amsterdam (MRA, minus Amsterdam en Flevoland) uitgenodigd tot het indienen van twee proposities (één per regio) voor het toewijzen van de middelen uit het noodfonds sociale infrastructuur. In het voortraject

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

zijn door de provincie samen met deze gemeenten voorwaarden ontwikkeld om te onderscheiden welke instellingen in aanmerking komen voor het fonds. Het richtbedrag van het noodfonds is vooraf 'verdeeld' over deze twee regio's, naar rato van het aantal inwoners. Uitgaande van het richtbedrag van 10 miljoen, is voor NHN € 3.374.653 beschikbaar en voor de MRA € 6.625.347. Gemeenten leveren daarbij 35% cofinanciering. Inclusief deze 35% gemeentelijke matching is respectievelijk € 5.191.773 voor NHN en € 10.192.841 voor de MRA beschikbaar.

Na een intensief proces hebben beide regio's voor 1 oktober een propositie ingediend voor besteding van de middelen. Deze proposities worden vergezeld met een lijst van instellingen die voorgedragen worden op basis van de vooraf gestelde voorwaarden. Voorwaarden en proposities zijn in diverse bestuurlijke overleggen - onder leiding van gedeputeerde Pels, met alle cultuurwethouders besproken en vastgesteld. Bijzonder aan het proces is dat, ondanks dat het voor zowel gemeenten als provincie veel ambtelijke capaciteit vergde en er lastige keuzen gemaakt moesten worden, het de samenwerking tussen gemeenten en provincie goed heeft gedaan. In de bestuurlijke overleggen zijn veel complimenten uitgesproken.

De beide proposities dienen als 'masterplan' en als basis voor de subsidieaanvragen van de individuele gemeenten. De gemeenten hebben, eveneens voor 1 oktober, een ondertekende subsidieaanvraag aan de provincie gezonden, voor het totaalbedrag van hun gemeentelijke instellingen en verwijzen daarbij naar de proposities die door de regiovertegenwoordigers Alkmaar (NHN) en Haarlem (MRA) zijn aangeleverd. Zodra de subsidies daadwerkelijk verleend worden ontvangen Provinciale Staten een lijst met betreffende gemeenten, organisaties en bedragen. In totaal gaat het om steun aan 100 Noord-Hollandse instellingen.

Vanuit NHN worden door 14 gemeenten 47 instellingen voorgedragen voor een bedrag van € 3.120.157 (provinciaal budget). Inclusief de 35% gemeentelijke matching gaat het om een totaalbudget van € 4.800.242. Vanuit de MRA gemeenten worden door 23 gemeenten 53 instellingen voorgedragen voor een bedrag van € 4.072.242 (provinciaal budget). Inclusief de 35% gemeentelijke matching gaat het om een totaalbudget van € 6.264.988.

Maatschappelijke organisaties
Uit de bestuurlijke overleggen kwam naar voren dat gemeenten prioriteit gaven aan de noodhulp voor culturele instellingen. De mogelijkheid om ook andere maatschappelijke organisaties voor te dragen is, op aandringen van GS, meerdere keren onderwerp van het bestuurlijk overleg geweest. Geen van de gemeenten heeft echter een andere maatschappelijke organisatie voorgedragen.

Uitzonderingen
In een paar gevallen zijn culturele instellingen voorgedragen die niet aan alle voorwaarden voldoen, maar door de regio wel worden aangemerkt als zijnde van vitaal belang voor de regionale infrastructuur. Deze uitzonderingen betreffen instellingen die 1) geen structurele gemeentelijke subsidie ontvangen maar een andersoortige structurele financiële relatie met de gemeente hebben of 2) instellingen die een bijdrage hebben ontvangen van de rijksfondsen (OCW), maar ondanks deze bijdrage nog steeds aanzienlijke 'restschade' hebben.

Bij het opstellen van de voorwaarden werd nog aangenomen dat de bijdragen uit de rijksfondsen voldoende zouden zijn. Bij een aantal instellingen was de rijksbijdrage echter onvoldoende om de schade in 2020 op te vangen, ondanks dat de betreffende gemeenten de, door het Rijk gevraagde matching (50%), wel volledig beschikbaar hadden.

Restantbedrag
Zowel in de MRA als NHN wordt, indien het voorstel integraal wordt gehonoreerd, het beschikbare budget niet geheel besteed.
In NHN resteert een bedrag van € 254.495 (provinciaal budget, in totaal resteert € 391.531 incl. 35% gemeentelijke matching).
In de MRA resteert een bedrag van € 2.553.104 (provinciaal budget, in totaal resteert € 3.927.853 incl. 35% gemeentelijke matching).
De onder uitputting van het budget is helaas geenszins aanleiding om te constateren dat de effecten van de Covid-19 maatregelen wel meevallen in de culturele sector, maar heeft te maken met meerdere oorzaken:

1) Het fonds kent strenge voorwaarden die aan de start zijn afgesproken en die door de gemeenten ook streng zijn gehanteerd. Deze scherpe voorwaarden zijn samen met de gemeenten geformuleerd en zijn erop gericht dat het fonds ook echt wordt ingezet op het in stand houden van de vitale regionale culturele infrastructuur.
2) Een andere reden is de uitgestelde schade: de gemeenten geven aan dat bij veel instellingen, maar met name bij de middelgrote en grote podia, sprake is van 'uitgestelde schade'. Deze podia ontvangen een groot deel van hun inkomsten uit abonnementenverkoop, waarvoor vouchers zijn aangeboden om volgend seizoen (2020-2021) in te kunnen inwisselen. Voor deze podia geldt dat volgend jaar de grootste schade optreedt. Dit is ook de reden dat een aantal grotere organisaties nu niet opgenomen is in het voorstel van de gemeenten. Met rijkssteun en eigen reserve halen zij het eind van 2020, maar hun bestaan komt in voorjaar 2021 ernstig in gevaar.

Zeker nu de Covid-19 maatregelen weer aangescherpt zijn door het kabinet, wordt duidelijk dat voor veel culturele instellingen de noodfase aanhoudt en er nog geen zicht is op herstel. Niet voor niets heeft het kabinet het steunpakket verlengd tot 1 juli 2021 en heeft ook OCW een tweede aanvullend steunpakket specifiek voor de culturele sector aangekondigd voor de eerste helft 2021.

Met de gemeenten is verkend wat mogelijke opties zijn voor besteding van het restant budget. Dit restant betreft immers niet alleen provinciaal geld (65%), maar ook gemeentelijke matching (35%). De gemeenten geven er de voorkeur aan om het resterende budget in te zetten op de vervolgschade bij culturele instellingen in de eerste helft van 2021. De gemeenten willen daarbij vooral focussen op de middelgrote podia en musea. De gemeenten hebben ook aangegeven dat ze, indien de provincie bereid is om een vervolg te geven aan het noodfonds, de bijdrage van de provincie in 2021 weer willen matchen onder de eerdere voorwaarde van 35%.

De samenwerking tussen provincie en gemeenten bij het noodfonds is als zeer constructief en positief ervaren. Daarom roepen de gemeenten in hun proposities de provincie op om het resterende budget van het noodfonds te gebruiken voor een vervolg. Naast de herstelmaatregelen, zoals we die nu uitwerken in het kader van motie 42 (Economisch

Herstel- en Duurzaamheidsfonds), is voor de culturele infrastructuur ook nog noodsteun nodig in 2021.

Vervolgprocedure
Naar verwachting kunnen de subsidiebeschikkingen in november aan de gemeenten worden verzonden. De gemeenten geleiden dit budget (vermeerderd met de 35% gemeentelijke matching) door aan de instellingen. De verantwoording van de subsidie aan de gemeenten vindt plaats via de gemeentelijk jaarrekening waarin een aparte clausule wordt opgenomen over dit noodfonds en de afrekeningen van de gemeentelijke instellingen.
Ten aanzien van de besteding van het restant budget wordt eind november een bestuurlijk overleg met de gemeenten georganiseerd om te bespreken welke schade verwacht wordt bij de instellingen in 2021 en welke mogelijkheden het (dan uitgewerkte) tweede steunpakket van OCW biedt. Op basis hiervan kunnen dan voorwaarden geformuleerd worden voor inzet van het restant budget (van provincie en gemeenten). Bij de uitwerking kan eenzelfde werkwijze worden toegepast als bij de totstandkoming van de huidige voorstellen. In het voorjaar van 2021 zal dit verwerkt worden in een voorstel aan GS, waarover wij weer een besluit zullen nemen en u over zullen informeren.

Dankzij uw motie en de gezamenlijke inspanning van provincie en gemeenten kunnen 100 belangrijke culturele instellingen in Noord-Holland het einde van het jaar halen. Wij hopen Provinciale Staten in het voorjaar van 2021 te kunnen informeren over het vervolg.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlagen:
- propositie NHN
- propositie MRA

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4503
Extern Zaak ID	1345114
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	83
Omschrijving	Data: Brief GS aan PS inz. Voortgangsrapportage Datastrategie (B-agenda EFB 30-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	30 november 2020

Toelichting

Het college van GS heeft een voortgangsrapportage vastgesteld over de uitvoering van de datastrategie. Deze rapportage vormt een bouwsteen voor de geactualiseerde datastrategie. Deze wordt in het voorjaar 2021 aan Provinciale Staten ter vaststelling aangeboden.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr. A.G.P. Strijp
BEL/BS

Telefoonnummer +31235144718
strijpa@noord-holland.nl

Verzenddatum

30 OKT. 2020

Kenmerk
1345114/1497156

Uw kenmerk

Betreft: Voortgangsrapportage Datastrategie

Geachte leden,

Graag informeren wij u over de voortgang van de aanpassing van de Datastrategie van de provincie Noord-Holland.

Gedeputeerde Staten (GS) hebben op 6 oktober de "Voortgangsrapportage Datastrategie" vastgesteld. Hierin geven we op hoofdlijnen weer wat we sinds 2018 hebben bereikt op dit gebied en wat we hebben geleerd.

In november 2018 hebben Provinciale Staten de "Data-strategie van de Provincie Noord-Holland" vastgesteld. Deze strategie beschrijft de kaders voor het datagedreven werken binnen de provincie.

Als uitvloeisel van het coalitieakkoord "Duurzaam doorpakken" actualiseren wij deze datastrategie. De ontwikkelingen op het terrein van ICT, data en technologie gaan razendsnel. Er is dan ook alle reden om al na twee jaar de datastrategie van 2018 tegen het licht te houden. Voldoen de hierin gestelde kaders nog? Of behoeven deze aanpassing of aanvulling?

De provincie is de afgelopen twee jaar voortvarend aan de slag gegaan met datagedreven projecten. Voor dit doel hebben we een Data-lab in het leven geroepen. Hierin verkennen we op welke provinciale opgaven we slimme datatoepassingen kunnen ontwikkelen. Het doel van deze datagedreven manier werken is om onze opgaven sneller, beter of goedkoper te realiseren.

In de voortgangsrapportage geven wij aan dat wij naast 'ethiek' en 'open data' een focus zullen gaan leggen op kunstmatige intelligentie. Voor de Provincie Noord-Holland is de vraag relevant hoe wij kunstmatige intelligentie kunnen inzetten voor het realiseren van onze

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

opgaven. En meer in het bijzonder: welke focus moeten wij daarbij aanbrengen? Wij zijn hiervoor een verkenning gestart. Deze wordt rond de jaarwisseling afgerond.

Om tot een aangepaste datastrategie te komen werken wij intensief samen met de elf andere provincies. Dat doen wij in het verband van de "Interprovinciale Digitale Agenda" (IDA). De onderwerpen 'ethiek' en 'open data', beide ook genoemd in het coalitieakkoord, krijgen hier volop aandacht. Zo is er inmiddels een Interprovinciale Gids Ethiek en Digitale Transformatie ontwikkeld. Deze zullen wij betrekken bij het opstellen van onze geactualiseerde datastrategie. Hetzelfde geldt voor de uitgangspunten voor open data. Deze worden dit najaar interprovinciaal vastgesteld. Tijdens de Week van de Digitaliseringsstrategie besteden we eind november ook intern uitgebreid aandacht aan het onderwerp.

Met behulp van deze bouwstenen zal de geactualiseerde datastrategie in het voorjaar van 2021 aan Provinciale Staten ter vaststelling worden aangeboden.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Voortgangsrapportage Datastrategie

Provincie
Noord-Holland

Voortgangsrapportage Datastrategie

Najaar 2020



1 Aanleiding voor deze rapportage

De aanleiding voor deze rapportage ligt in het coalitieakkoord *Duurzaam doorpakken* (juni 2019). Onder het kopje *Openbaar bestuur* staat de volgende passage.

"Door ICT-ontwikkelingen komen steeds meer data beschikbaar. Deze datastromen bieden kansen voor technologische, sociale en economische innovatie. Wij zijn daarom voorstander van een open-databeleid en maken provinciale data in beginsel openbaar toegankelijk. Ethisch gebruik, met respect voor privacy en veiligheid, is daarbij een belangrijke randvoorwaarde. Wij actualiseren de provinciale datastrategie en zorgen dat binnen de provinciale organisatie voldoende kennis over dit onderwerp beschikbaar is."

De datastrategie waarnaar in dit akkoord verwezen wordt is de strategie die Provinciale Staten van Noord-Holland op 12 november 2018 hebben vastgesteld. Zie: https://ibabsonline.eu/Agenda.aspx?site=NoordHolland&agendaid=d4bdfd72-816d-4f16-88d5-fb8d530c1fa4&FoundIDs =
De essentie van deze strategie bestaat uit de volgende elementen.

- Wij gebruiken data voor het realiseren van onze opgaven. Deze komen voort uit het coalitieakkoord, de wettelijke taken, de Omgevingsvisie NH2050 en onze rol als wegbeheerder.
- Waar het zwaartepunt van de Provincie Noord-Holland bij het gebruik van data van oudsher ligt bij het beschrijven, zullen we ons –daar waar mogelijk en zinvol voor het realiseren van onze opgaven- óók meer gaan richten op verklaren, voorspellen en optimaliseren.
- Voor traditionele data beschikt de Provincie Noord-Holland van oudsher over de reputatie van een betrouwbare en degelijke partner. Daarnaast zetten wij samen met onze partners ook stappen op het gebied van big data.
- Onze reputatie op het gebied van traditionele data als een betrouwbare en degelijke partner willen we vasthouden en uitbouwen. Daarnaast willen we ons door-ontwikkelen tot een innovatieve partner, óók voor big data. Daarbij willen wij een actieve en verbindende rol spelen naar andere partners. Hiervoor zullen wij actief op zoek gaan naar partnernetwerken die interessant zijn met het oog op onze opgaven.
- Wij zullen zorgvuldig de vereiste randvoorwaarden voor de uitvoering van onze datastrategie (veiligheid van gegevens, privacy, kwaliteit van data, ethiek, organisatie en cultuur, financiën, personeel en data-governance) creëren. Daarbij benadrukken we dat hierbij sprake is van een leerproces.

2 Doel en opbouw van deze rapportage

Deze rapportage doet op hoofdlijnen verslag van de uitvoering van de datastrategie sinds november 2018. Tevens schetst zij de contouren van de nog te ontwikkelen geactualiseerde datastrategie. De opbouw is als volgt.

- Wat zijn de belangrijkste externe ontwikkelingen en acties sinds de vaststelling van de datastrategie? (paragraaf 3)
- Wat zijn de contouren van de te ontwikkelen geactualiseerde datastrategie? (paragraaf 4)
- Hoe ziet het vervolgproces eruit? (paragraaf 5)

3 Externe ontwikkelingen en acties

"Kort en goed. Een echte bestuurlijke keuze is er eigenlijk niet: ook de Provincie Noord-Holland zal zich dienen te positioneren in dit nieuwe tijdvak" (Datastrategie Provincie Noord-Holland, november 2018, p.4)

De urgentie die uit deze zin spreekt is niet verminderd. Integendeel. Het datagedreven werken heeft zich na november 2018 verder versterkt, óók in de publieke sector. Illustratief in dit verband zijn bijvoorbeeld de update van de Data Agenda Overheid van het kabinet en de ontwikkeling van de Interprovinciale Digitale Agenda (IDA).
Zie ook: https://www.digitaleoverheid.nl/nieuws/update-nl-digitaal-data-agenda-overheid-2020-naar-tweede-kamer/ en https://www.digitaleprovincies.nl/.

Mede in dit licht hebben wij de volgende acties in gang gezet.

a De uitvoering van een aantal in de datastrategie genoemde **verkenningen**.
b De uitvoering van uiteenlopende **datagedreven projecten** gekoppeld aan **kennisontwikkeling**
c De toetreding tot nieuwe **innovatieve netwerken**
d **Bestuurlijke participatie** in interprovinciale gremia

Ad a Verkenningen

In de datastrategie is een viertal verkenningen aangekondigd, namelijk een verkenning naar:

- de mogelijkheden van open data
- de mogelijkheden van sensoring
- de personele behoefte voor verantwoord datagedreven werken
- de ethische aspecten van datagedreven werken.

Zie ook: Overdrachtsdossier 2019 voor Statenleden - Provincie Noord-Holland

Deze verkenningen hebben de volgende inzichten of resultaten opgeleverd.

- Voor **open data** hebben wij een inventarisatie laten maken van alle datasets die voor publicatie in aanmerking komen. Dit advies heeft geleid tot de inrichting van een open data register. Ook werken wij actief mee aan een interprovinciaal 'open data manifest'.

- Voor **sensoring** hebben wij

  - een proef gedaan met de Schoorldammerbrug op het gebied van voorspellend onderhoud ('predictive maintenance'). De sensoren hebben het 'elektronische hart' van de brug uitgelezen zodat duidelijk werd hoe de brugopeningen verliepen en welke onderdelen aan vervanging toe waren.
  - bij de Alkmaarse bruggen gewerkt met sensoren die de uitzetting van de brug bij warm weer konden meten. Deze meting had tot doel om te signaleren wanneer de brug gekoeld moet worden.
  - een proef gedaan met het uitlezen van voertuigdata door sensoren. Met behulp van algoritmen kan uit deze data informatie worden verkregen over de staat van de weg. Bijvoorbeeld over de gladheid of het voorkomen van kuilen. Deze informatie maakt het mogelijk om pro-actiever onderhoud aan de weg te plegen.

- Om te voorzien in onze **personele behoefte** voor verantwoord datagedreven werken hebben wij een aanvraag ingediend bij de Kaderbrief 2020. Deze aanvraag is goedgekeurd bij de vaststelling van deze brief door de Staten. Zie: https://www.noord-holland.nl/Bestuur/Financien

- Voor het onderwerp **ethiek** hebben wij het rapport Data Doorzien van het Rathenau Instituut aan de Staten gestuurd. Tevens hebben wij in interprovinciaal verband actief meegewerkt aan een Gids voor Ethiek en Digitale Transformatie. Zie: https://ibabsonline.eu/Agenda.aspx?site=NoordHolland&agendaid=34c69a09-95b6-4d4c-8be6-950a372331d2&FoundIDs= en https://www.digitaleprovincies.nl/news/view/58145951/interprovinciale-gids-ethiek-en-digitale-transformatie

Ad b Datagedreven projecten gekoppeld aan kennisontwikkeling

Wij zijn voortvarend doorgegaan met het opzetten en uitvoeren van uiteenlopende **datagedreven projecten**. Voor dit doel hebben we een Data-lab in het leven geroepen. Hierin verkennen we op welke provinciale opgaven we slimme datatoepassingen kunnen ontwikkelen. Het doel van deze datagedreven manier werken is om onze opgaven sneller, beter of goedkoper te realiseren.

Bij de uitvoering van de datastrategie leren we op vele terreinen over de meerwaarde van datagedreven werken. Deze waarde ontdekken we op de voor de provincie reeds lang bekende opgaven zoals natuur, wegbeheer en mobiliteit. Voor relatief nieuwe opgaven als klimaatadaptatie, circulaire economie en energietransitie blijkt het identificeren en verzilveren van data-innovaties nog lastig. Een belangrijke les die we hieruit trekken is dat beschikbaarheid en hoogwaardige kwaliteit van data essentieel zijn. Dit vereist strakke afspraken met onze leveranciers en partners die data voor ons inzamelen of met ons delen. Per opgave verschilt de situatie wat betreft de vraag of aan deze randvoorwaarde wordt voldaan. We werken we er hard aan om knelpunten op dit vlak op te lossen.

Bij wijze van voorbeeld noemen we enkele projecten waar de provincie aan werkt.

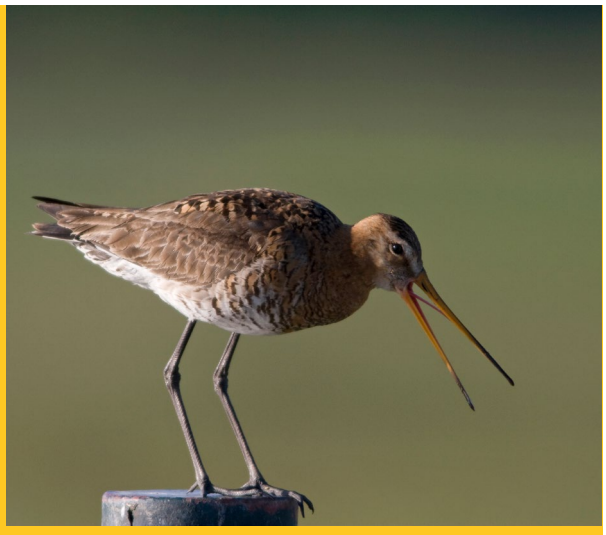
Twee voorbeelden op de opgave Mobiliteit



Optimalisatie verkeerslichten
Elke 3 jaar worden de verkeerslichten langs onze provinciale wegen opnieuw afgesteld. Uiteraard willen we weten of dat het gewenste effect heeft op de doorstroming van het verkeer. Voorheen werd het succes van zo'n optimalisatie grofmazig onderzocht. Door geavanceerde data-analyse kunnen we dit nu veel scherper beoordelen.

Slimme verkeerslichten
In Noord-Holland komen steeds meer slimme verkeerslichten die kunnen communiceren met het verkeer. Door deze interactie kan zoveel mogelijk groen licht verkregen worden. Dat scheelt tijd, geld en is beter voor het milieu. Deze oplossing vergt grote hoeveelheden data en de modernste technologie om voorspellende algoritmen te kunnen ontwikkelen. Hierin werkt de provincie samen met diverse expert-organisaties op dit domein.

Twee voorbeelden op de opgave Biodiversiteit



Maaien en satellietbeelden
Voor de bescherming van weidevogels verstrekt de provincie subsidies aan agrariërs en beheerders die het maaien van graslanden uitstellen tot na het broedseizoen. Nesten en jonge vogels worden op die manier beschermd. Om te volgen of dit daadwerkelijk gebeurt, analyseert de provincie satellietbeelden (open data). Door slimme beeldtechnieken toe te passen, kunnen we bepalen of het gras gemaaid is.

Camerabeelden: soortenherkenning en tellingen
De ontwikkelingen op het gebied van beeldherkenning gaan razendsnel. De provincie doet hier volop in mee op haar biodiversiteitsopgave. Insectentellingen met slimme camera's geven inzicht in de kwaliteit van graslanden. En beeldherkenning bij faunapassages van bewegende fauna levert onderbouwing voor nut en noodzaak van dergelijke infrastructurele ingrepen.

Casus Weginspecteurs
Bij incidenten op het provinciaal wegennetwerk zorgen onze weginspecteurs voor verkeersveiligheid en een goede doorstroming van het verkeer. Het is van belang dat zij na een melding zo snel mogelijk ter plaatse zijn. Door historische gegevens over incidenten te analyseren vergroten we onze kennis van type en spreiding van incidenten in ruimte en tijd. Dat zorgt ervoor dat wij ook voorspellingen kunnen gaan doen. Met behulp van een wiskundig model berekenen wij bijvoorbeeld vanuit welke steunpunten de kortste aanrijtijden kunnen worden behaald. Ook de tijdswinst die je boekt bij het openen van een extra steunpunt wordt inzichtelijk.



Casus verantwoord inkopen



De provincie dient bij haar aanbestedingen te voldoen aan diverse wettelijke voorschriften. Daarnaast heeft ze haar eigen ambities en richtlijnen voor dit domein. In de bij dit proces gebruikte systemen wordt een veelheid aan data verzameld over offerteaanvragen, contracten en factuurafhandeling. Door deze data aan elkaar te koppelen en daar slimme rekenregels (algoritmen) op los te laten, beoogt de provincie om onrechtmatigheden in haar inkoopproces tijdig op te sporen.

Als uitvloeisel van het coalitieakkoord hebben wij gewerkt aan de **kennisontwikkeling** over data. Daartoe hebben wij een eigen opleidingsprogramma ontwikkeld in samenwerking met de Vrije Universiteit (VU). Onze medewerkers leren door aan concrete opgaven te werken. In de eerste helft van 2020 bogen zij zich over de volgende opgaven.

- **Aanrijtijden weginspecteurs**
- **Rechtmatigheid bij inkoopopdrachten**
- **Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur (Bibob)**
- **Verkeersmodellen** We leerden de werking van verkeersmodellen beter te doorgronden.

Ad c Toetreding tot innovatieve netwerken

Met het oog op onze ambitie om ons te ontwikkelen tot een **innovatieve partner** zijn wij toegetreden tot het publiek-private netwerk van Amsterdam Smart City. Op 12 mei 2020 hebben wij besloten om de samenwerking met één jaar te verlengen. Zie: https://ibabsonline.eu/Agenda.aspx?site=noordholland&agendaid=af2c0e9a-4431-422b-9dae-4ff1c44d98c4&FoundIDs=

Ad d Bestuurlijke participatie

Onze gedeputeerde 'ICT en data' maakt deel uit van de bestuurlijke kopgroep van de Interprovinciale Digitale Agenda. Hij is verantwoordelijk voor de portefeuille 'bedrijfsvoering en inkoop'. Onze gedeputeerde 'stikstof' is voorzitter van de bestuurlijke commissie voor de interprovinciale stikstofaanpak. Deze wordt in belangrijke mate door data ondersteund.

4 Contouren van de geactualiseerde datastrategie

Ter uitvoering van het coalitieakkoord werken wij aan de actualisering van de datastrategie. Deze strategie zal op drie punten nieuwe kaders bevatten.

a Open data
b Ethiek
c Kunstmatige intelligentie

Ad a Open data

Op het gebied van **open data** zullen wij in het verlengde van onze eerder uitgevoerde verkenning twee separate voorstellen ontwikkelen.

- Het eerste voorstel gaat over de wijze waarop wij de Wet open overheid zullen implementeren.
- Het tweede betreft een interprovinciale aanpak om vanuit een opgavegerichte benadering open data in te zetten. Daarbij formuleren wij een aantal uitgangspunten. Deze zullen wij zo veel mogelijk vertalen naar participatietrajecten voor de inwoners van Noord-Holland en naar andere concrete acties.

Ad b Ethiek

Op het gebied van **ethiek** zullen wij een aantal principes vaststellen. Evenals bij open data zullen wij ook die zo veel mogelijk vertalen naar concrete acties.

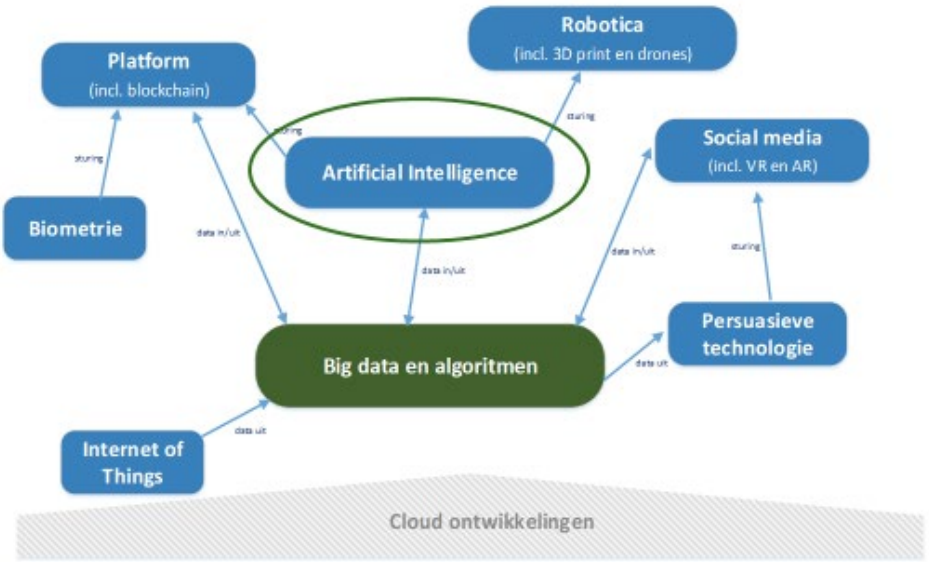
Ad c Kunstmatige intelligentie

Data staat voor 'gegevens'. Data zijn registraties van toestanden of bewegingen in de fysieke of sociale werkelijkheid. Data staat niet op zichzelf maar vindt zijn weg in allerhande nieuwe technologieën. De onderstaande figuur geeft een overzicht daarvan. Voor de provincie is de vraag welke van deze technologieën het meest kansrijk zijn met het oog op de provinciale opgaven. Het is immers van belang om hierin een scherpe focus te hebben.

De verwachting is dat vooral **kunstmatige intelligentie** (AI, artificial intelligence) een grote impact zal hebben op de provinciale opgaven. Kunstmatige intelligentie is een technologie waarbij de mens niet langer programmeert. In plaats daarvan leert de computer van grote hoeveelheden data. De computer is daardoor in staat om een deel van het menselijk denken te imiteren. En om bijvoorbeeld patronen in data te ontdekken die de mens zelf niet ziet.

AI mag zich verheugen in een grote belangstelling van de Europese Commissie, de rijksoverheid en de regio Amsterdam. Wij voeren dan ook een verkenning uit. Deze richt zich op de vraag voor welke provinciale opgaven AI de grootste toegevoegde waarde kan hebben. De uitkomsten nemen wij op de in de geactualiseerde datastrategie. Zie ook:
https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/artificial-intelligence
https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/10/08/kamerbrief-ai
https://www.uva.nl/content/nieuws/persberichten/2019/12/amsterdamse-kennisinstellingen-steken-1-miljard-in-ai.html

In onze jaarlijkse voortgangsrapportage zullen wij de Staten informeren over de ontwikkeling van alle technologieën en hun impact op de provinciale opgaven. Vanwege de grote dynamiek is het immers zaak om óók de ontwikkelingen rondom de overige technologieën in de gaten te houden.



5 Het vervolgproces

Wij zullen de geactualiseerde datastrategie in het voorjaar van 2021 ter vaststelling aan de Staten doen toekomen. Daarnaast sturen wij de Staten jaarlijks een voortgangsrapportage.

Haarlem, najaar 2020

HAARLEM, OKTOBER 2020

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
Concern

Grafische verzorging
Xerox Mediaservices

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4681
Extern Zaak ID	899423
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	84
Omschrijving	Economie: Voordracht Verordening op de vergoeding voor commissies detailhandel 2020 (A-agenda EFB 30-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	**30 november 2020**

Toelichting

De hoogte van de vergoedingen voor deelname aan door de provincie ingestelde commissies dient basis te vinden in het Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers. Dit is voor de deelname aan Regionale Advies Commissie Noord-Holland Noord (RAC) en Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland Zuid (ADZ) nu nog niet het geval en met de nu ter besluit voorliggende Verordening op de vergoeding voor diverse adviescommissies Detailhandel Noord-Holland 2020 wordt dit alsnog geregeld.

Provincie Noord-Holland

2020

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 29 september 2020

Onderwerp: Vaststelling van de Verordening op de vergoeding voor diverse adviescommissies Detailhandel Noord-Holland 2020

Kenmerk: **899423/1508530**

Bijlagen: **0**

1. Inleiding

Ten behoeve van de uitvoering van haar detailhandelsbeleid heeft de provincie Noord-Holland in 2010 twee regionale adviescommissies voor de detailhandel ingesteld voor de regionale afstemming van grote detailhandelsontwikkelingen.
De werkgebieden van de beide commissies, de Regionale Advies Commissie Noord-Holland Noord (RAC) en de Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland Zuid (ADZ), bestrijken samen de hele provincie Noord-Holland.

De adviescommissies zijn bevoegd gevraagd en ongevraagd advies uit te brengen aan gedeputeerde staten over ruimtelijke plannen en beleid op het gebied van detailhandel.
Een aantal onderwerpen dient verplicht ter advisering aan RAC en/of ADZ te worden voorgelegd, waaronder gemeentelijke bestemmingsplannen in voorbereiding met een detailhandelscomponent boven een bepaalde ondergrens. Ook regionale detailhandelsvisies en het detailhandelsbeleid van de provincie zijn adviesplichtig. Lokale en regionale overheden kunnen daarnaast ook detailhandelskwesties waarvoor het niet verplicht is, toch aan de adviescommissies voorleggen.

De commissies zijn samengesteld uit vertegenwoordigers van gemeenten of regio's uit het werkgebied van de commissie, vertegenwoordigers van branches of sectoren, onafhankelijke deskundigen, en een onafhankelijke voorzitter. Voor het bijwonen van de vergaderingen en bijeenkomsten ontvangen de voorzitter en de onafhankelijke deskundigen een vergoeding. Deze vergoeding ligt voor de ADZ hoger dan bij de RAC vanwege de grotere complexiteit van de vraagstukken in Noord-Holland Zuid. De vergoedingen die aan voorzitter en adviseurs van de adviescommissies detailhandel worden betaald zijn gebaseerd op de specifieke deskundigheid die van hen word gevraagd. Voor de voorzitter is het daarnaast met het oog op breed draagvlak voor de uitgebrachte adviezen vereist te beschikken over een goed gevoel voor de bestuurlijke verhoudingen en zowel gemeentelijke als provinciale besluitvormingsprocessen.

De hoogte van de vergoedingen voor deelname aan door de provincie ingestelde commissies dient basis te vinden in het Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers. Dit is voor de deelname aan RAC en ADZ thans nog niet het geval en met de nu ter besluit voorliggende Verordening op de vergoeding voor diverse adviescommissies Detailhandel Noord-Holland 2020 wordt dit alsnog geregeld. De huidige vergoedingen worden daarbij uitgedrukt in een ongeveer overeenkomend percentage van de basisvergoeding uit genoemd besluit. Het basisbedrag

wordt jaarlijks geïndexeerd waardoor met de vaststelling van deze verordening de indexatie ook voor de vergoedingen voor de adviescommissies detailhandel zal gelden.

2. Financiering en communicatie

De vergoeding van de voorzitter van de ADZ wordt vastgesteld op 275% van het basisbedrag. De voorzitter van de RAC ontvangt een vergoeding van 225% van het basisibedrag. De vergoedingen voor de onafhankelijke deskundigen bedragen respectievelijk 175% (ADZ) en 125% (RAC) van het basisbedrag.

Deze vergoedingen zijn onderdeel van de totale secretariaatskosten van de adviescommissies die geheel voor rekening komen van de provincie. Het nu relateren van de vergoeding aan voorzitter en deskundigen aan de basisvergoeding uit het genoemde Rechtspositiebesluit betekent verder geen verhoging van de totale secretariaatskosten van ADZ en RAC. De begrotingspost ten laste waarvan deze kosten komen biedt daarvoor voldoende ruimte.De verordening wordt bekendgemaakt in het provinciaal blad op overheid.nl en treedt met terugwerkende kracht in werking per 1-1-2020.

3. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

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

mw. R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr.

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Overwegende dat het wenselijk is de aan een commissielid toegekende vergoeding voor het bijwonen van de vergaderingen van een commissie te verhogen op grond van zijn bijzondere beroepsmatige deskundigheid op het taakgebied van de commissie en gezien de zwaarte van zijn taak en de omvang van de door hem te verrichten arbeid.;

Gelet op artikel 2.4.2. van het Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers;

Gelet op artikel 145 Provinciewet;

Besluiten vast te stellen:

Verordening op de vergoeding voor diverse adviescommissies Detailhandel Noord-Holland 2020

Artikel 1 Begripsbepalingen
In deze verordening wordt verstaan onder:
a. ADZ: de Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland Zuid;
b. besluit: Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers;
c. lid: een onafhankelijk lid van de commissie, benoemd door Gedeputeerde Staten of de voorzitter van de commissie;
d. onafhankelijk lid: een lid als bedoeld in artikel 3 van het Reglement adviescommissie detailhandel Noord-Holland Zuid of een lid als bedoeld in artikel 3 van het Reglement regionale adviescommissie detailhandel Noord-Holland Noord;
e. RAC: de Regionale Adviescommissie detailhandel Noord-Holland Noord;
f. regeling: Rechtspositieregeling decentrale politieke ambtsdragers;
g. vergadering: een bijeenkomst;
   - ten behoeve van advisering van Gedeputeerde Staten over de ruimtelijke plannen en beleid op het gebied van detailhandel die verplicht aan de commissie moeten worden voorgelegd;
   - ten behoeve van advisering van Gedeputeerde Staten over zaken op het gebied van detailhandel die overheden uit het werkgebied van de commissie ter niet-verplichte advisering aan haar voorleggen;
   - ten behoeve van uitwisseling en vergroting van de kennis van de leden van de commissie over relevante onderwerpen op het gebied van detailhandel.
h. voorzitter: een voorzitter als bedoeld in artikel 4 van het Reglement adviescommissie detailhandel Noord-Holland Zuid of een voorzitter als bedoeld in artikel 4 van het Reglement regionale adviescommissie detailhandel Noord-Holland Noord.

Artikel 2 Vergoedingen ADZ
1. De vergoeding voor het bijwonen van vergaderingen van de ADZ bedraagt per vergadering voor een onafhankelijk lid 175% en voor een voorzitter 275% van het bedrag genoemd in artikel 2.4.1 van het besluit.
2. Reiskosten worden vergoed conform het besluit en de regeling

.**Artikel 3 Vergoedingen RAC**
1. De vergoeding voor het bijwonen van vergaderingen van de RAC bedraagt per vergadering voor een onafhankelijk lid 125% en voor een voorzitter 225% van het bedrag genoemd in artikel 2.4.1 van het besluit.
2. Reiskosten worden vergoed conform het besluit en de regeling.

Artikel 4 Inwerkingtreding
Deze verordening treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin het wordt geplaatst en werkt terug tot 1 januari 2020

Artikel 5 Citeertitel
Deze verordening wordt aangehaald als: Verordening op de vergoeding voor diverse adviescommissies Detailhandel Noord-Holland 2020

Haarlem, [datum]

Provinciale Staten van Noord-Holland

A.Th.H. van Dijk, voorzitter

K. Bolt, statengriffier

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

mevr. M. Heck

BEL/REE

Telefoonnummer +31235143752

heckm@noord-holland.nl

Verzenddatum

29 OKT. 2020

Kenmerk

899423/1508530

Uw kenmerk

Betreft: Verordening op de vergoeding voor diverse adviescommissies Detailhandel Noord-Holland 2020

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit over de Verordening op de vergoeding voor diverse adviescommissies Detailhandel Noord-Holland 2020.

In 2010 zijn door de provincie twee Regionale Adviescommissies (RAC) Detailhandel ingesteld (2010), namelijk de Regionale Adviescommissie Noord-Holland Noord (RAC) en de Adviescommissie Detailhandel Zuid (ADZ). Deze commissies stemmen grote detailhandelsontwikkelingen regionaal af. De commissies zijn samengesteld uit zowel gemeentelijke vertegenwoordigers als vertegenwoordigers vanuit het bedrijfsleven, brancheverenigingen en onafhankelijke experts. De voorzitter van de commissie is onafhankelijk en de commissie wordt ondersteund door een secretariaat. De provincie vergoedt de kosten van het secretariaat, voorzitter en onafhankelijke experts. De hoogte van de vergoedingen voor deelname aan door de provincie ingestelde commissies dient basis te vinden in het Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers. Dit is voor de deelname aan RAC en ADZ thans nog niet het geval en met de nu ter besluit voorliggende Verordening op de vergoeding voor diverse adviescommissies Detailhandel Noord-Holland 2020 wordt dit alsnog geregeld.

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

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage

Voordracht van GS aan PS

Provincie Noord-Holland

Ingekomen stukken ter kennisname

Dossiernummer	4592
Extern Zaak ID	1500654
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	30 november 2020
Agendapunt	85
Omschrijving	Recreatie: Evaluatie Uitvoeringsregeling Groen Recreatieve verbindingen wandelnetwerk en Toeristische Overstappunten (TOPs) (C-agenda NLG 23-11-2020)

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	30 november 2020

Toelichting

De provincie heeft drie onderdelen van de Uitvoeringsregeling Groen geëvalueerd. Het gaat om de onderdelen Recreatieve verbindingen, Uitbreiding wandelnetwerk Noord-Holland en Toeristische Overstappunten. Uit de evaluatie blijkt dat het aannemelijk is dat alle drie de subsidies een positieve bijdrage hebben geleverd aan het toegankelijk maken van de provinciale groenstructuur voor recreatie.

1500654/1500670

EVALUATIE UVR GROEN – RECREATIEVE VERBINDINGEN, WANDELNETWERK EN TOP'S

Beoordeling van de doeltreffendheid van drie onderdelen van de Uitvoeringsregeling Groen

Sector Onderzoek & Informatie

Provincie Noord-Holland

5-10-2020

Esther de Winter

winterm@noord.holland.nl

Directie Beleid, sector Onderzoek & Informatie

Inhoudsopgave

Samenvatting 4
1 Inleiding 8
1.1 Aanleiding 8
1.2 Vraagstelling, afbakening en onderzoeksmethodiek 9
1.3 Werkwijze 9
1.4 Leeswijzer 10
2 Beleidsreconstructie, interventielogica en indicatoren 11
2.1 Beleidskader 11
2.1.1 Nationaal beleid voor natuur en landschap 11
2.1.2 Provinciaal beleidskader 11
2.2 Historie en inhoud onderdelen subsidieregeling 14
2.2.1 Subsidie Groen Noord-Holland, onderdeel Verbetering recreatieve verbindingen (2013 tot en met 2017) 15
2.2.2 Subsidie Groen Noord-Holland, onderdeel Uitbreiding wandelnetwerk Noord-Holland (2018-heden) 15
2.2.3 Subsidie Groen Noord-Holland, onderdeel Toeristische Overstappunten (2013 – heden) 16
2.3 Analyse beleidslogica 17
2.3.1 Analyse provinciale doelen 17
2.3.2 Aannames in het beleid 20
2.4 Indicatoren 26
2.5 Conclusies en aanbevelingen beleidskader 26
3 Onderzoek beschikte middelen 28
3.1 Subsidie recreatieve verbindingen 28
3.2 Subsidie Uitbreiding wandelnetwerk Noord-Holland 30
3.3 Subsidie Toeristische Overstappunten 32
3.4 Conclusies omvang en besteding van de subsidies 34
4 Output en effecten 35
4.1 Output en effecten subsidie recreatieve verbindingen 35
4.1.1 Outputindicatoren: Aantal verbeterde recreatieve verbindingen 35

4.1.2 Effectindicator: Aantal inwoners bereikt met verbeterde recreatieve verbindingen 37
4.2 Output en effecten subsidie uitbreiding wandelnetwerk 40
4.2.1 Outputindicator: Aantal gerealiseerde kilometers wandelnetwerk 40
4.2.3 Effectindicator: Bekendheid van het wandelnetwerk 44
4.3 Output en effecten subsidie Toeristische Overstappunten 47
4.3.1 Outputindicator: Dekking van de provincie met TOP's 48
4.3.2 Outputindicator: Kwaliteit van de TOP's 50
4.3.3 Effectindicator: Bekendheid van TOP's 50
4.4 Conclusies en aanbevelingen 52
5 Conclusies en aanbevelingen 58
Bijlage 1 Onderzoeksvragen en thema's interviews 62
Bijlage 2 Overzicht bronnen 64
Bijlage 3 Enquête wandelnetwerk 66
Bijlage 4 Historie en uiterlijk TOP's 74
Bijlage 5 Toelichting keuze indicatoren 79

Samenvatting

In het kort
In dit onderzoek zijn drie onderdelen van de Subsidieregeling Groen van de provincie Noord-Holland onderzocht: Recreatieve verbindingen, Uitbreiding Wandelnetwerk Noord-Holland en Toeristische Overstappunten (TOP's). Deze subsidies zijn over verschillende periodes verstrekt. Het onderdeel voor Recreatieve verbindingen is per 1 januari 2018 beëindigd, de andere twee subsidies lopen nog. Alle drie de subsidies richten zich op het beter toegankelijk maken van de provinciale groenstructuur, zodat meer inwoners hiervan gebruik kunnen maken. Dit draagt bij aan welzijn van de inwoners en aan de economie, via bestedingen en het vestigingsklimaat. In totaal is via deze drie subsidieregelingen €2.365.400,- subsidie verleend: € 1.388.959,- voor recreatieve verbindingen, € 574.121,- voor uitbreiding van het wandelnetwerk en € 402.320,00 voor toeristische overstappunten. Uit deze evaluatie blijkt dat voor alle drie de subsidies geldt dat het aannemelijk is dat zij een positieve bijdrage hebben geleverd aan het toegankelijk maken van de provinciale groenstructuur voor recreatie. Voor de subsidie voor recreatieve verbindingen en het wandelnetwerk is deze bijdrage groter dan voor de subsidie voor de TOP's. Het onderzoek geeft enkele verbeterpunten voor de nog lopende subsidie-onderdelen voor het wandelnetwerk en de TOP's. Deze richten zich o.a. op het meer zicht krijgen op het daadwerkelijk gebruik van het wandelnetwerk, het meer betrekken van ondernemers bij de recreatieve netwerken en het beter benutten van de potentie van de gerealiseerde TOP's. Daarnaast wordt geadviseerd in de nieuwe Visie voor Recreatie en Toerisme duidelijke doelen uit te werken voor de recreatieve verbindingen in relatie tot hun bijdrage aan welzijn en economie en meer uitwerking te geven aan het beleid voor recreatief fietsen.

Aanleiding voor de evaluatie
Deze evaluatie is uitgevoerd in het kader van het Evaluatiekader Subsidies van de provincie Noord-Holland. Volgens dit Evaluatiekader moet de provincie jaarlijks (conform art. 4:24 van de Algemene wet bestuursrecht) de doeltreffendheid van een aantal provinciale subsidies evalueren. Dit rapport geeft de resultaten weer van de evaluatie op doeltreffendheid van drie onderdelen van de subsidieregeling Groen. Centraal staat de vraag of de activiteiten die met behulp van de verstrekte subsidies zijn uitgevoerd bijdragen aan de beleidsdoelen die de provincie stelt.

Over de subsidies
De drie in dit onderzoek onderzochte onderdelen van de subsidieregeling Groen zijn:

- *Recreatieve verbindingen.* Deze per 1 januari 2018 beëindigde subsidie heeft tot doel de recreatieve toegankelijkheid van het groen in de provincie te vergroten door het aanleggen van nieuwe of het verbeteren van bestaande recreatieve verbindingen. Het kan gaan om recreatieve verbindingen tussen stad en platteland of tussen natuur- en/of recreatiegebieden onderling. Het onderzoek betreft de periode 2014 tot en met 2017. Het beschikbare budget bedroeg €1.425.000,-.
- *Uitbreiding wandelnetwerk Noord-Holland.* Deze subsidie is gestart in januari 2018 en richt zich op het completeren van regionale routestructuren voor wandelen in Noord-Holland. Het onderzoek betreft de periode 2018 tot en met juni 2020. Het beschikbare budget bedraagt €1.000.000,-. Vanwege de korte looptijd wordt de regeling beoordeeld in samenhang met de subsidies buiten uitvoeringsregeling die vanaf 2013 tot 2018 voor hetzelfde doel zijn verstrekt.

- *Toeristische Overstappunten.* Deze subsidie loopt sinds 2013 en richt zich op het vergroten van de toegankelijkheid van het groen door het creëren van goede fysieke startpunten voor recreatie. Het onderzoek betreft de periode 2013 tot en met juni 2020. Het beschikbare budget bedraagt €500.000,-.

Uitvoering van het onderzoek

Het onderzoek is uitgevoerd volgens een vast stappenplan voor subsidie-evaluaties. De onderzoeksvraag die hierbij centraal staat is: *Hebben de onderzochte subsidies bijgedragen aan het recreatief toegankelijk maken van het groen in de provincie Noord-Holland en zijn zij daarmee doeltreffend?* De bevindingen van het onderzoek zijn gebaseerd op documentenonderzoek, literatuuronderzoek en interviews met drie betrokkenen bij de provincie en 16 andere organisaties (zie overzicht in bijlage 2). Daarnaast is gebruik gemaakt van een beknopte enquête onder wandelaars aangesloten bij de landelijke vereniging Le Champion, bezoekers van de provinciale Facebookpagina en van de website van Recreatie Noord-Holland.

Bevindingen van het onderzoek

Algemeen

De hoofdconclusie uit het onderzoek luidt als volgt: Voor alle drie de subsidies geldt dat het aannemelijk is dat zij een positieve bijdrage hebben geleverd aan het toegankelijk maken van de provinciale groenstructuur voor recreatie.

Voor de subsidie voor recreatieve verbindingen en het wandelnetwerk is deze bijdrage groter dan voor de subsidie voor de TOP's. Een belangrijke notie bij deze conclusie is om alle routevoorzieningen in samenhang te bezien, in plaats van te proberen het belang van een enkele voorziening (zoals een routenetwerk of TOP) te bepalen. De wandel- en fietspaden, routevoorzieningen, fysieke informatiepunten en digitale informatie, parkeervoorzieningen, beschikbaarheid van horeca en rustpunten en andere voorzieningen vormen samen een gelaagd weefsel dat in onderlinge samenhang functioneert om het groen in de provincie toegankelijk te maken. Diverse maatschappelijke trends, waaronder de vergrijzing en meer aandacht voor gezondheid, leiden tot een grotere belangstelling voor wandelen en fietsen. Hierdoor maken naar verwachting ook meer mensen gebruik van de groene ruimte voor het uitvoeren van deze activiteiten. Eenmaal gerealiseerde recreatieve verbindingen en het wandelnetwerk Noord-Holland gaan hierdoor in de toekomst nog beter worden benut.

Beleidskader

Uit de uitgevoerde analyse van het beleidskader blijkt dat het beleidskader voor wandelen en fietsen is verbeterd ten opzichte van de situatie van een eerdere evaluatie van de subsidie voor recreatieve verbindingen in 2013 Verdere verbetering is mogelijk door duidelijker doelen voor recreatief fietsen en door een uitwerking van de relatie tussen recreatieve verbindingen en de strategische doelen op het gebied van welzijn en economie.

Subsidie voor recreatieve verbindingen

Het is aannemelijk dat de subsidie voor recreatieve verbindingen doeltreffend is geweest. Er zijn met behulp van de subsidie twaalf projecten gerealiseerd, waarvoor in totaal € 1.388.959,90 subsidie is verleend. Daarmee is het beschikbare budget vrijwel volledig uitgeput. De meerderheid van de uitgevoerde projecten bevindt zich in het dichtbevolkte zuidelijke deel van de provincie, waarmee de provinciale groenstructuur voor naar schatting 480.000 inwoners beter toegankelijk is geworden. De doeltreffendheid van de subsidieregeling is goed voor het deel van de subsidies die betrekking hebben op stad-landverbindingen (83% van het verleende subsidiebedrag), voor de overige verleende subsidies (voor routenetwerken en verbeteren van de entrees van groengebieden) is de doeltreffendheid aannemelijk. Gezien de krappe budgetten bij uitvoerende partijen is de subsidie deels noodzakelijk geweest om in deze periode dit aantal recreatieve verbindingen te realiseren.

Subsidie voor uitbreiding Wandelnetwerk Noord-Holland

Het is aannemelijk dat de subsidie voor uitbreiding van het wandelnetwerk Noord-Holland voldoende doeltreffend is geweest. Er zijn met behulp van de subsidie drie projecten gerealiseerd, waarvoor in totaal € 574.121,- subsidie is verleend[1]. Het budget is hiermee voor 57% benut. In de periode 2013 tot en met 2018 is tevens voor €666.290,- subsidie verleend via subsidies buiten uitvoeringsregeling voor het wandelnetwerk. In de periode 2016 tot en met juni 2020 is dankzij deze subsidies het wandelnetwerk met 80% uitgebreid van 1.633 naar 2.945 kilometer. Daarmee is het nu voor 66% gerealiseerd. Diverse nog ontbrekende delen zijn al in voorbereiding of aanleg. Een uitzondering hierop vormen de nog ontbrekende delen op Texel en in Almere-Lelystad. Realisatie van deze delen wordt tot nu toe minder kansrijk geacht en is afhankelijk van de belangstelling hiervoor bij de betrokken partijen. Het onderhoud van het wandelnetwerk is goed belegd en is voor de meeste delen van het netwerk van goed niveau.

Uit het onderzoek is gebleken dat het opstarten van projecten voor realisatie van delen van het wandelnetwerk veel inspanning vergt van Recreatie Noord-Holland. Met name de onderhoudskosten van de routestructuur vormen een belemmering voor gemeenten. De kans is dan ook groot dat de uitbreidingen van het wandelnetwerk zonder de subsidie niet waren gerealiseerd. Recreatie Noord-Holland speelt als coördinerende, stimulerende en uitvoerende partij een belangrijke rol bij de bereikte positieve resultaten.

Het wandelnetwerk is vooral belangrijk voor wandelaars die graag gebruik maken van routestructuren. In Noord-Holland zijn dat naar schatting 280.000 inwoners. Daarnaast zullen ook binnen- en buitenlandse toeristen de routes van het routenetwerk gebruiken. Ook de overige wandelaars, die 'op de bonnefooi' wandelen of ter plaatse bekend zijn, kunnen van het wandelnetwerk profiteren. Dit geldt wanneer nieuwe paden worden aangelegd om verbindingen binnen het wandelnetwerk te completeren of wanneer het onderhoud van paden beter plaatsvindt door de aandacht voor het wandelnetwerk. Het netwerk lijkt voldoende bekend, maar of het ook voldoende wordt gebruikt is moeilijk te beoordelen. Via monitoring zijn in 2019 ruim 1 miljoen wandelingen op het netwerk geteld. Vanwege o.a. nog voorkomende technische problemen in dit innovatieve telnetwerk en het ontbreken van benchmarks kan geen oordeel gevormd worden over of dit gebruik voldoende is.

Subsidie voor Toeristische Overstappunten (TOP's)

De doeltreffendheid van de subsidie voor Toeristische Overstappunten is beperkt. Met behulp van de subsidie zijn in zeven jaar tijd 38 Toeristische Overstappunten gerealiseerd, waarvoor € 402.320,- subsidie is verleend[2]. Het beschikbare budget is hiermee voor 80% benut. Het totale netwerk van 62 TOP's geeft een goede dekking van de provincie en de kwaliteit is goed gewaarborgd. Het beheer van de met de subsidie gerealiseerde TOP's is stevig belegd bij Recreatie Noord-Holland en het recreatieschap Westfriesland. Gemeenten werken op dit moment enthousiast mee aan het actueel houden van de TOP's. De subsidie is niet strikt noodzakelijk voor het realiseren van TOP's als zodanig, maar wel voor het realiseren van een uniform en daardoor herkenbaar netwerk van TOP's. De bekendheid van de TOP's is op dit moment nog beperkt. Uit (beperkt) onderzoek in de regio Achterhoek blijkt dat TOP's een goede functie in het landschap kunnen vervullen als informatiepunt en startpunt van activiteiten. Maar omdat over het gebruik van de TOP's in Noord-Holland vrijwel niets bekend is, kan niet worden beoordeeld of de TOP's deze functie op dit moment in de praktijk ook vervullen. In Noord-Holland zijn veel TOP's als startpunt opgenomen in het wandelnetwerk omdat zij meestal (veelal gratis) parkeergelegenheid bieden. Daardoor is een bijdrage van de aangelegde TOP's aan het verbeteren van de toegankelijkheid van de groenstructuur op dit moment wel beperkt aanwezig, namelijk voor wandelaars die dit routenetwerk gebruiken. TOP's zijn echter ook

[1] Deze subsidies zijn nog niet vastgesteld. Het uiteindelijk verleende bedrag kan hierdoor nog wijzigen.

[2] Omdat nog niet alle subsidies zijn vastgesteld is dit het totaal van de verleende subsidies. De bedragen voor de al vastgestelde subsidies liggen voor deze subsidie gemiddeld 20% lager dan de verleende subsidiebedragen.

gericht op fietsen en op sommige locaties op varen. Op internet zijn de TOP's van Noord-Holland moeilijk te vinden (via https://www.natuurwegwijzer.nl/).

Aanbevelingen
Het onderzoek leidt tot de volgende aanbevelingen:

Aanbeveling 1: Verbind bij de visie voor Recreatie en Toerisme de gestelde doelen voor recreatieve verbindingen met doelen voor welzijn en economie. En laat dit indien nodig doorwerken in de uitvoering van het beleid, bv. in de vorm van andere (accenten bij) activiteiten, mate van beleidsinspanning of te betrekken doelgroepen.

Aanbeveling 2: Leg in het fietsbeleid of in de visie Recreatie en Toerisme meer expliciet vast hoe je de omvang en kwaliteit van het recreatief fietsnetwerk, zowel paden als routevoorzieningen, voor de toekomst wilt waarborgen.

Aanbeveling 3: Houdt de subsidieregeling voorlopig in stand ter ondersteuning van door gemeenten/regio's gewenste verbeteringen en kleine uitbreidingen. Daarmee laat de provincie zien dat zij het wandelnetwerk belangrijk vindt en dit draagt mogelijk ook bij aan de motivatie van gemeenten om in het beheer hiervan te blijven investeren.

Aanbeveling 4: Betrek ondernemers meer bij het wandelnetwerk , op zo'n manier dat zij hier meer van kunnen profiteren én tegelijkertijd het wandelnetwerk meer bekendheid krijgt. Kijk hierbij o.a. naar de wijze waarop dit in de provincie Noord-Brabant wordt aangepakt.

Aanbeveling 5: Zet in op het verder verbeteren van de verzamelde telgegevens voor het wandelnetwerk en benchmark de verzamelde data van verschillende gebieden. Dit kan o.a. nuttig zijn om te bepalen of het wandelnetwerk goed wordt gebruikt, maar ook bijvoorbeeld ten behoeve van druktespreiding in groengebieden.

Aanbeveling 6: Overweeg om, gegeven de voldoende dekking van de provincie met TOP's en de onzekerheden rond bekendheid en gebruik van de TOP's, de focus in het beleid te verschuiven naar het beter benutten van wat er is. De ambitie kan hierbij laag of hoog gelegd worden. Het gekozen ambitieniveau is bepalend voor de praktische uitwerking van aanbevelingen 7 en 8.

Aanbeveling 7: Vergroot de bekendheid van de Toeristische Overstappunten door gebruik te maken van kennis over het gedrag van de Noord-Hollandse recreanten bij (het plannen van) een wandeling of fietstocht. Aspecten die aan de orde kunnen komen zijn bijvoorbeeld de mogelijke rol van bewegwijzering van de TOP's, de mogelijke rol van goed bezochte websites van andere relevante organisaties en de relatie met de Buitenpoorten.

Aanbeveling 8: Bevorder het gebruik van de TOP's door beter aan te sluiten bij de wensen van de gebruikers. Kijk daarbij ook naar de toekomst, met het oog op technologische ontwikkelingen. Ook de relatie tussen TOP's en horecagelegenheden kan een aandachtspunt zijn, evenals die met andere toeristisch/recreatieve startpunten, zoals bijvoorbeeld de Buitenpoorten en bezoekerscentra.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Deze evaluatie is uitgevoerd door de provincie in het kader van het Evaluatiekader Subsidies. Het Evaluatiekader geeft aan op welke manier de provincie Noord-Holland uitvoering geeft aan haar wettelijke verplichting op grond van de Algemene wet bestuursrecht (art. 4:24) om subsidies periodiek op doeltreffendheid te evalueren. Het Evaluatiekader is door Provinciale Staten vastgesteld[3] en heeft tot doel de provincie meer inzicht te geven in de mate van doeltreffendheid van de door haar verstrekte subsidies. Het Evaluatiekader bevat criteria, randvoorwaarden en uitgangspunten op basis waarvan bepaald wordt welke subsidies en subsidieregelingen op welk moment op doeltreffendheid geëvalueerd moeten worden.

Deze evaluatie heeft betrekking op drie onderdelen van de Uitvoeringsregeling Groen, namelijk de onderdelen Recreatieve verbindingen (inmiddels afgesloten), Uitbreiding wandelnetwerk Noord-Holland (nog lopend) en Toeristische Overstappunten (nog lopend). De subsidies hebben inhoudelijk een samenhang met elkaar. De aanleidingen om ze in deze evaluatie te betrekken lopen uiteen.

- De *subsidie voor recreatieve verbindingen* had tot doel de recreatieve toegankelijkheid van het groen in de provincie te vergroten door het aanleggen van nieuwe of het verbeteren van bestaande recreatieve verbindingen. Het begrip 'groen' betreft hier zowel natuurgebieden als recreatiegebieden en het landelijk gebied. De subsidie voor recreatieve verbindingen is voor het eerst geëvalueerd in 2013 (Royal HaskoningDHV/Berenschot, Subsidies recreatieve verbindingen - Evaluatie doeltreffendheid subsidies, 2013). De regeling maakte toen nog onderdeel uit van de ILG-subsidieregeling. In 2017 heeft een opvolgingsonderzoek plaatsgevonden om te bepalen of een nieuwe evaluatie zinvol was (Provincie Noord-Holland, Opvolgingsonderzoek subsidie groen recreatieve verbindingen, 2017). Daarin is aanbevolen een nieuwe evaluatie van dit onderdeel met twee jaar uit te stellen. Daarom vindt nu een evaluatie plaats. Per 1 januari 2018 is de subsidie beëindigd. De doelstelling van de subsidie voor recreatieve verbindingen wordt ook na afsluiting van deze subsidie nagestreefd.
- De *subsidieregeling voor het wandelnetwerk* is gestart in januari 2018[4] en loopt daarmee in principe nog te kort om op doeltreffendheid te evalueren (vereiste looptijd is langer dan 4 jaar). Maar investeringen in het wandelnetwerk hebben in de jaren daarvoor met dezelfde doelstellingen en werkwijze plaatsgevonden via subsidies buiten uitvoeringsregeling, waardoor het gehele financieringstraject toch lang genoeg loopt om op doeltreffendheid te beoordelen. De financiële omvang van de subsidieregeling is groot (€1.000.000,-) en de provinciale doelen waar de subsidie aan moet bijdragen worden naar verwachting ook in de toekomst blijvend nagestreefd.
- Ook de *subsidie voor Toeristische Overstappunten* richt zich op het vergroten van de toegankelijkheid van het groen, in dit geval door het creëren van goede startpunten voor recreatie. De subsidieregeling loopt al sinds 2013 en is nog niet eerder geëvalueerd. Deze subsidie wordt geëvalueerd omdat er sprake is van een subsidie

[3] Het Evaluatiekader is voor het eerst in 2013 vastgesteld. Op 14 januari 2019 is een geactualiseerde versie van het evaluatiekader subsidies vastgesteld, met aangepaste criteria.

[4] Deze subsidie is geen directe opvolger van de subsidie voor recreatieve verbindingen. De investeringen in het wandelnetwerk vonden al plaats toen de subsidie voor recreatieve verbindingen nog liep. Wel is er een inhoudelijk verband, omdat beide regelingen hetzelfde doel nastreven (toegankelijkheid van het groen).

met een looptijd langer dan vier jaar, een grote financiële omvang (€500.000,-) en omdat de provinciale doelen waar de subsidie aan moet bijdragen naar verwachting ook in de toekomst blijvend nagestreefd worden.

1.2 Vraagstelling, afbakening en onderzoeksmethodiek

Het doel van dit evaluatieonderzoek is inzicht te krijgen in de doeltreffendheid of meerwaarde van de hiervoor genoemde subsidies, die zich allen richten op het vergroten van de toegankelijkheid van het groen voor inwoners en bezoekers van de provincie.. Het is de bedoeling dat de conclusies en aanbevelingen uit het onderzoek zo nodig leiden tot aanpassing en verbetering van de nog lopende regelingen en/of de beleidsuitvoering.

De hoofdvraag van het onderzoek luidt:

Hebben de onderzochte subsidies bijgedragen aan het recreatief toegankelijk maken van het groen in de provincie Noord-Holland en zijn zij daarmee doeltreffend?

Onderzoeksmethodiek

De uitvoering van subsidie-evaluaties van de provincie Noord-Holland vindt plaats volgens de 'Handreiking Evaluatie Doeltreffendheid Provinciale Subsidies' van de Randstedelijke Rekenkamer. De daarbij te doorlopen stappen zijn:

- Stap 1: Beleidskader reconstrueren en beoordelen
- Stap 2: Beschikte middelen onderzoeken
- Stap 3: Uitgevoerde activiteiten onderzoeken
- Stap 4: Behaalde prestaties onderzoeken
- Stap 5: Mate van doelbereiking onderzoeken
- Stap 6: Mate van doeltreffendheid beoordelen

Bijlage 1 bevat de bij deze stappen behorende onderzoeksvragen. Op basis van een eerste verkennend gesprek en verkenning van de relevante documentatie is besloten bij het doorlopen van deze stappen speciaal aandacht te besteden aan:

- De toekomstbestendigheid van het wandelnetwerk. Hierbij gaat het om de (bewaking van de) kwaliteit van het netwerk en de organisatie van het beheer en onderhoud gericht op de langere termijn.
- Het verkrijgen van een indicatie van de bekendheid van het wandelnetwerk en zo mogelijk van het gebruik ervan door wandelaars.
- De theoretische meerwaarde van de Toeristische overstappunten voor consumenten en ondernemers. De provincie Noord-Holland beschikte bij aanvang van dit onderzoek niet over informatie hierover. Om meer hierover te weten te komen, vindt een inventarisatie plaats bij andere provincies en belangenorganisaties. Daarbij wordt ook nagegaan of er iets bekend is over het daadwerkelijk gebruik van deze overstappunten in de praktijk.
- De huidige kwaliteit van de Toeristische overstappunten (heel en actueel). In het onderzoek wordt nagegaan hoe de kwaliteit van de TOP's in de praktijk is gewaarborgd.

De onderzoeksvragen in bijlage 1 en bovengenoemde aandachtspunten zijn leidend geweest bij het uitvoeren van het onderzoek, o.a. bij de inrichting van de interviewvragen.
De onderzoeksperiode betreft de periode 2013 (start subsidieregeling Groen) tot en met 2019. Voor zover mogelijk is geprobeerd informatie over de eerste maanden van 2020 mee te nemen (tot uiterlijk juni 2020).

1.3 Werkwijze

Deze evaluatie is gestart met een documentenanalyse van relevante beleidsnota's, subsidieaanvragen, subsidiebeschikkingen, jaarverslagen en onderzoeksrapporten (zie voor de documentenlijst het bronnenoverzicht

in bijlage 2). Op basis hiervan is een beleidsreconstructie gemaakt die verder richting gaf aan het onderzoek en de gevoerde interviews.

Voor het onderzoek zijn 16 interviews gehouden met betrokken externe partijen. Daarnaast is gesproken met betrokken beleidsmedewerkers bij de provincie. De vraagstelling bij de interviews verschilde afhankelijk van de betrokkenheid en verantwoordelijkheden van de gesprekspartner. Verslagen van de interviews zijn voorafgaand aan de analyse ter verificatie teruggelegd bij de geïnterviewden. De geïnterviewden behoorden tot één van de volgende groepen (zie bijlage 2 voor het overzicht van geïnterviewden):

- Medewerkers van Recreatie Noord-Holland, de uitvoerder voor het Wandelnetwerk Noord-Holland en de Toeristische Overstappunten (TOP's). Aandachtspunten bij de interviews waren o.a. kwaliteit, bekendheid en gebruik van het wandelnetwerk Noord-Holland en de TOP's.
- Overige partijen betrokken bij aanleg van het Wandelnetwerk Noord-Holland en de TOP's: terreinbeherende organisaties, recreatieschappen en regio-organisatie. Aandachtspunten bij de interviews waren o.a. kwaliteit, bekendheid en gebruik van het wandelnetwerk Noord-Holland en de TOP's en waar van toepassing ervaringen met het proces van subsidieverlening. Gesproken is met Landschap Noord-Holland, Staatsbosbeheer, Recreatieschap West-Friesland en de Regio Gooi- en Vechtstreek.
- Belangenorganisaties voor wandelen en fietsen. Aandachtspunten bij de interviews waren kwaliteit, bekendheid en gebruik van het wandelnetwerk Noord-Holland en de TOP's en de aandacht voor recreatief fietsen in het provinciale fietsbeleid. Gesproken is met Wandelnet en Fietsplatform.
- Benchmark: medewerkers van andere provincies betrokken bij het routenetwerk voor wandelen en/of bij TOP's. Aandachtspunten bij de interviews waren de aanpak van het wandelroutenetwerk en TOP's in de eigen provincie, met nadruk op de ontstaansgeschiedenis, inzicht in het gebruik, beheer en promotie. Gesproken is met mensen uit de provincies Noord-Brabant, Zuid-Holland, Utrecht en Gelderland (regio Achterhoek).

In aanvulling op de interviews is een korte enquête uitgezet gericht op het toetsen van de bekendheid van het wandelnetwerk Noord-Holland en het gebruik ervan (zie bijlage 3). De bevindingen uit de documenten, interviews en enquête zijn in onderlinge samenhang geanalyseerd en hebben hun weerslag gekregen in dit rapport.

1.4 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt de basis gelegd voor de evaluatie in de vorm van een beleidsreconstructie en een beschrijving van de interventielogica en indicatoren. Hoofdstuk 3 gaat in op de omvang en besteding van de subsidie. In hoofdstuk 4 worden de output en effecten van de verstrekte subsidies beschreven. Hoofdstuk 5 gaat vervolgens in op de mate van doelbereik (zijn de gestelde doelen behaald?) en doeltreffendheid van de subsidies (zijn de doelen behaald *dankzij* de subsidie?). Hoofdstuk 6 tenslotte geeft een antwoord op de centrale onderzoeksvraag en bevat een overzicht van alle conclusies en aanbevelingen van het onderzoek uit de voorgaande hoofdstukken.

2 Beleidsreconstructie, interventielogica en indicatoren

Dit hoofdstuk geeft invulling aan de eerste stap uit de handreiking voor het uitvoeren van subsidie-evaluaties: het beleidskader reconstrueren en beoordelen. De hoofdvraag in deze stap is in welke mate het beleidskader waarbinnen de subsidie wordt verstrekt voldoende scherp en consistent geformuleerd is. Om deze vraag te kunnen beantwoorden geeft dit hoofdstuk allereerst inzicht in het beleidskader waarbinnen de subsidie wordt ingezet en de provinciale doelen voor het beleidsthema (paragraaf 2.1). Daarna wordt het doel van de subsidies beschreven (paragraaf 2.2) en wordt een analyse gemaakt van de beleidslogica (paragraaf 2.3). Op basis van een nadere analyse van de geformuleerde doelen is tenslotte een selectie gemaakt van geschikte indicatoren voor het beoordelen van de subsidies (paragraaf 2.4).

2.1 Beleidskader

2.1.1 Nationaal beleid voor natuur en landschap

Het landelijke natuurbeleid vormt het kader voor het beleid voor recreatieve verbindingen en TOP's van de provincie Noord-Holland. Europese verdragen en richtlijnen vormen de basis voor het nationale natuurbeleid. Het Rijk rapporteert over de uitvoering van deze richtlijnen aan de EU. Daarnaast formuleert het Rijk wettelijke kaders en ambities van het nationale natuurbeleid, maar de invulling en uitvoering daarvan heeft het Rijk gedecentraliseerd naar de provincies (Onderhandelingsakkoord decentralisatie natuur (2011) en Natuurpact (2013). De wettelijke kaders voor het natuurbeleid zijn opgenomen in o.a. de Wet ruimtelijke ordening en de Wet natuurbescherming. De ambities voor het nationale natuurbeleid en haar eigen rol daarbij beschrijft het Rijk in de "Rijksnatuurvisie 2014, Natuurlijk verder". Deze visie benadrukt dat natuur een plaats heeft midden in de samenleving en zich niet enkel beperkt tot natuurgebieden. Het rijk stelt in deze visie dat het belangrijk is te zoeken naar kansen om natuurcombinaties te maken, waarin natuur meelift met andere maatschappelijke activiteiten. Over recreatie meldt de visie in verband hiermee het volgende: *"Recreatie en toerisme bieden een uitgelezen mogelijkheid om natuur en economische activiteiten elkaar positief te laten beïnvloeden. Daarom wordt op regionale schaal, door gemeenten en provincies, in het beleid voor de ruimtelijke ordening en in gebiedsprocessen gezocht naar versteviging van natuur en recreatie. De Green Deals die het Rijk heeft gesloten met recreatieondernemers zijn hiervan een goed voorbeeld. Het is daarbij van belang dat er goede routenetwerken zijn voor de ontsluiting van natuur en voor de verbinding met bijvoorbeeld cultuurhistorie, buitensport en recreatiebedrijven."*

2.1.2 Provinciaal beleidskader

Het voor de onderzoeksperiode 2013-2019 relevante beleidskader voor de onderzochte onderdelen van de subsidie Groen is de Agenda Groen 'Licht op Groen', vastgesteld door Provinciale Staten op 11 maart 2013. Voor het laatste jaar van de onderzoeksperiode (2019) zijn de Omgevingsvisie Noord-Holland (vastgesteld 19 november 2018) en het Programma Natuurontwikkeling 2019-2023 (PNO) relevant. Het PNO 2020-2024 is het nu geldende beleidsdocument. Voor recreatieve verbindingen voor fietsen geldt sinds 11 december 2018 het Perspectief Fiets als beleidskader.

Agenda Groen

Doelen recreatie: bijdragen aan welzijn en economie

In de Agenda Groen staat de provinciale groenstructuur centraal. Hierin zijn de eerder gescheiden velden van natuur-, recreatie- en landschapsbeleid samengebracht. De provincie ziet het als haar taak om deze provinciale groenstructuur te beschermen, te beheren en om daarbij anderen te betrekken. Zij zet daarvoor een uitgebreide mix van instrumenten in, ondergebracht in de pijlers Beschermen, Beheren en Betrekken. Het onderwerp

'recreatie' valt onder de pijler Beschermen. De Agenda meldt dat het bieden van aantrekkelijke recreatiemogelijkheden een belangrijke functie is van de provinciale groenstructuur. Aantrekkelijke recreatiemogelijkheden zijn "*van groot belang voor de ontspanning en gezondheid van bewoners en bezoekers van Noord-Holland en voor het vestigingsklimaat binnen de Metropoolregio Amsterdam. Bovendien vormt de groenstructuur een belangrijke toeristische bestemming: één op de drie toeristen in Noord-Holland trekt de natuur in. De bijdrage van recreanten aan de economie is substantieel: in Noord-Holland werd in 2010 voor maar liefst €419 miljoen besteed door wandelaars en fietsers. Daarbij is de spin-off voor andere sectoren, zoals agrarische ondernemers, de horeca en de cultuursector, groot."* Hieruit blijkt dat zowel het vergroten van het welzijn van de inwoners als de economische bijdrage van recreatie relevant zijn voor het groenbeleid op het niveau van strategische doelen. Er zijn echter geen meetbare doelen voor geformuleerd.

Doel recreatieve verbindingen: toegankelijkheid groenstructuur verbeteren

De provincie investeert volgens het beleid in de Agenda Groen in recreatievoorzieningen, vooral in die gebieden waar nog een gebrek aan recreatiemogelijkheden is. Daarbij kan het gaan om het uitbreiden van de provinciale groenstructuur, maar ook om het verbeteren van de beleefbaarheid en recreatieve toegankelijkheid van de provinciale groenstructuur. De Agenda Groen introduceert hierin wel een nieuwe koers. In de voorafgaande periode heeft de provincie veel geïnvesteerd in de aanleg van nieuwe recreatiegebieden in het kader van het programma Recreatie om de Stad (RodS). In verband met het schrappen van het RodS-programma door het Rijk kondigt de provincie in de Agenda Groen aan dat zij in plaats van te investeren in de grootschalige verwerving en ontwikkeling van nieuwe recreatiegebieden, meer het accent wil leggen op "*het bevorderen dat bestaande agrarische gebieden en cultuurlandschappen beter toegerust worden op de recreatieve vraag vanuit hun omgeving. Dit betekent dat* ***meer nadruk komt te liggen op de aanleg van recreatieve verbindingen zoals voet- en fietspaden,*** *en minder op de omvang en intensieve inrichting van gebieden".* De provincie kiest daarbij voor een aanpak die aansluit bij de verschillen tussen gebieden, door middel van integrale, regionale ontwikkelstrategieën met regionale partners. Daarbij wordt waar mogelijk aangehaakt bij grote ruimtelijke investeringsopgaven.

Met de aanleg van recreatieve verbindingen wil de provincie de toegankelijkheid van de provinciale groenstructuur voor wandelaars en fietsers verbeteren. Daarbij geeft de provincie in de Agenda Groen prioriteit aan twee activiteiten:

- de ontwikkeling van regionale routenetwerken en
- het oplossen van knelpunten in stad-landverbindingen[5] met kernen van meer dan 30.000 inwoners. Bij deze kernen staat de toegankelijkheid van het landelijk gebied volgens de Agenda Groen het meest onder druk.

Het voor de recreatieve verbindingen gereserveerde budget blijft onder de Agenda Groen in stand, net als de bijdrage van de provincie aan boerenlandpaden. Ook boerenlandpaden leveren een belangrijke bijdrage aan de toegankelijkheid van het landelijk gebied. Deze paden maken vaak deel uit van een wandelroute, zoals langeafstandsroutes, regionale routenetwerken en de wandelroute rond de Stelling van Amsterdam. De provincie continueert ook het beheer en de promotie van het Noord-Hollandpad.

> ***Enkele definities***
> *In dit onderzoeksrapport komen de begrippen recreatieve verbindingen, routes en paden voorbij. Onder paden verstaan we de ondergrond waarover de recreant wandelt of fietst. Onder routes, routestructuren of routenetwerken verstaan we borden en informatievoorzieningen die behoren bij een combinatie van*

[5] Hiermee wordt bedoeld: verbindingen tussen de stad en het omliggende landelijk gebied.

diverse paden en wegen die een verbinding vormen van A naar B (of een rondje van A via B naar A). Bij het maken van een nieuwe route kan het soms nodig zijn om nieuwe paden aan te leggen om een verbinding tussen punten te realiseren. Bij de genoemde stad-landverbindingen gaat het om knelpunten door de afwezigheid van paden of onvoldoende kwaliteit daarvan (bv. uit oogpunt van veiligheid).
Beheer en onderhoud van routes is het op orde houden van de informatievoorziening behorend bij de routes. Het gaat dan zowel om fysieke (borden, pijltjes, informatiepanelen) als digitale voorzieningen (bv. routeplanner).

In 2013 vond een evaluatie plaats van de ILG-subsidieregeling voor recreatieve verbindingen (Royal HaskoningDHV/Berenschot, Subsidies recreatieve verbindingen - Evaluatie doeltreffendheid subsidies, november 2013). In deze evaluatie werd geconstateerd dat het beleidskader voor recreatieve verbindingen niet scherp genoeg aangeeft wat de opgave is. Aanbevolen werd om de opgave voor recreatieve verbindingen nader uit te werken. Tijdens een opvolgingsonderzoek in 2017 (PNH, Opvolgingsonderzoek subsidie groen recreatieve verbindingen, oktober 2017) bleek dat deze aanbeveling deels al was opgevolgd door:

- het nader definiëren van de term stad (meer dan 30.000 inwoners) in de subsidieregeling voor recreatieve verbindingen (in de ILG-regeling was deze definiëring nog niet aanwezig).
- Het bepalen van de opgave voor recreatieve verbindingen voor wandelaars. Dit is gedaan door het uitvoeren van een quickscan in 2016 naar de toenmalige situatie van het wandelroutenetwerk in Noord-Holland en de ontbrekende elementen daarin (Recreatie Noord-Holland, Wandelnetwerken in Noord-Holland en de MRA, Rapportage van een quickscan, november 2016). Een aanpassing van de subsidieregeling op basis van de uitgevoerde quickscan van het wandelroutenetwerk was op het moment dat het opvolgingsonderzoek werd uitgevoerd nog in voorbereiding.
- Het (laten) uitvoeren van een inventarisatie van fietsknelpunten voor alle soorten fietsbewegingen (zowel utilitair[6] als recreatief). Tijdens het opvolgingsonderzoek was men nog bezig om nieuw fietsbeleid op te stellen.

Uiteindelijk is het bestaande subsidieartikel over recreatieve verbindingen eind 2017 vervangen door een artikel over uitbreiding van het Wandelnetwerk Noord-Holland. De uitgevoerde quickscan biedt een concrete doelstelling op operationeel niveau voor deze nieuwe regeling. Dit heeft de vorm van een prioritering van te realiseren onderdelen van het wandelnetwerk Noord-Holland. Daarnaast zijn in 2018 de 'Uitvoeringsregeling fietsknelpunten' en het Perspectief Fiets vastgesteld. In het Perspectief Fiets zijn concrete doelstellingen opgenomen in de vorm van een te realiseren regionaal fietsnetwerk en daarvoor op te lossen knelpunten. De uitvoeringsregeling heeft gelopen in 2018 en 2019 en is inmiddels beëindigd. De regeling is opgevolgd door de subsidieregeling 'Regionaal Fietsnetwerk Noord-Holland 2020'. Hiermee kunnen gemeenten in Noord-Holland, met uitzondering van de Vervoerregio Amsterdam, subsidie aanvragen voor de aanleg van doorfietsroutes of andere investeringen in het regionale fietsnetwerk.

Doel Toeristische overstappunten: toegankelijkheid van het landschap verbeteren voor recreanten
De Agenda Groen zegt over het doel van de toeristische overstappunten (TOP's) het volgende: *"TOP's vormen een herkenbare entree van het landelijke gebied en dragen door de aanwezigheid van voorzieningen ten behoeve van bereikbaarheid en informatievoorziening bij aan de toegankelijkheid voor recreanten. In verschillende delen van het land wordt reeds met het systeem gewerkt en ook binnen Noord-Holland werken er regio's aan de implementatie. Met deze subsidieregeling willen wij de ontwikkeling van TOP's binnen de provincie verder stimuleren."* De Agenda Groen bevat geen doel in termen van een beoogd aantal TOP's, een beoogde dekkingsgraad van TOP's of prioritaire gebieden voor TOP's.

[6] Onder utilitair wordt verstaan al het fietsen behalve voor toeristische-recreatieve doeleinden.

Omgevingsvisie 2050

Op dit moment is het provinciaal beleidskader voor natuur en landschap opgenomen in de provinciale omgevingsvisie. In het hoofdstuk over Leefomgevingskwaliteit in de Omgevingsvisie worden de recreatieve verbindingen als één van de generieke kritische succesfactoren voor de leefomgevingskwaliteit genoemd: *"Goede bereikbaarheid van natuur- en recreatiegebieden via groenblauwe verbindingen is van belang voor het welzijn en de gezondheid van onze inwoners en bezoekers."*

In de MRA-regio vormt recreatie een extra aandachtspunt vanwege de toenemende druk op het landschap. Bij de kritische succesfactoren van het Metropolitaan Landschap komen de recreatieve verbindingen terug in de volgende punten:

- *"Het landschap is goed bereikbaar, zeker met de fiets, te voet of met het openbaar vervoer."*
- *"Waar mogelijk is het landschap openbaar toegankelijk."*

Programma Natuurontwikkeling

Het beleid voor natuur is verder uitgewerkt in het Programma Natuurontwikkeling (PNO) 2019-2023 en 2020-2024. Het PNO omvat alle groene projecten en subsidieregelingen voor de ontwikkeling en het beheer van natuurgebieden en landschappen. Het *PNO 2019-2023* geeft aan dat in de komende jaren het provinciale wandelnetwerk wordt voltooid. Het gaat dan om een laatste uitbreiding van ongeveer 2.000 kilometer. Deze schatting van het nog benodigde aantal kilometers is gebaseerd op het in 2016 uitgevoerd onderzoek door Recreatie Noord-Holland naar wandelnetwerken in Noord-Holland en de MRA (de eerdergenoemde 'quickscan'). Vanaf 2018 is de subsidieregeling voor recreatieve verbindingen omgevormd naar een subsidieregeling gericht op het uitbreiden van het wandelnetwerk Noord-Holland. Het *PNO 2020-2024* vermeldt dat de uitbreiding van het wandelnetwerk regionaal wordt aangepakt. Het beleid voor de TOP's wordt ongewijzigd voortgezet.

Perspectief Fiets

Regionale verbindingen voor fietsen vallen vanaf 2018 niet meer onder het natuurbeleid. Er is door GS in 2018 een nieuwe beleidskader voor fietsen, het Perspectief Fiets, vastgesteld. Dit omvat een na te streven regionaal fietsnetwerk (GS1142496/1142493, vastgesteld 11 december 2018). Dit beleidskader valt onder de agenda mobiliteit van de Omgevingsvisie en wordt nog verder uitgewerkt in het programma mobiliteit.

Het regionaal fietsnetwerk uit het Perspectief Fiets richt zich in principe op alle vormen van fietsen. Men maakt geen onderscheid meer tussen utilitair en recreatief fietsen. De nadruk ligt echter wel op routes voor utilitair fietsen (woon-werk, school e.d.), waarop het recreatief fietsen dan kan meeliften. De belangrijkste regionale verbindingen met natuur- en recreatiegebieden zijn ook meegenomen. Het idee is dat eventueel aanvullende benodigde acties voor het recreatief fietsnetwerk in provinciale infrastructurele projecten en gebiedsopgaven worden meegenomen[7]. Het beleidskader bevat wel een opgave gericht op het stimuleren van fietstoerisme. Activiteiten die de provincie hiervoor wil uitvoeren zijn het verbeteren van de bewegwijzering, het aanbieden van goed kaart- en informatiemateriaal en koppeling van routes met kunst, historie, erfgoed en landschapsbeleving. Het te bereiken doel is als volgt geformuleerd: *"Door het verhogen van de kwaliteit en het promoten van de lange afstands- en recreatieve routes profiteert de hele provincie van kleinschalig toerisme en wordt het midden- en kleinbedrijf ook in het buitengebied gestimuleerd".*

[7] Persoonlijke mededeling Jan-Albert de Leur en Jasper Groebe, directie Beleid, sector Mobiliteit

2.2 Historie en inhoud onderdelen subsidieregeling

Deze paragraaf behandelt de historie en de inhoud van de drie subsidieonderdelen die relevant zijn voor deze evaluatie.

2.2.1 Subsidie Groen Noord-Holland, onderdeel Verbetering recreatieve verbindingen (2013 tot en met 2017)

Historie

Het onderdeel 'Verbetering recreatieve verbindingen' van de subsidie Groen Noord-Holland vindt zijn oorsprong in de Tweede Investeringsimpuls Noord-Holland (TWIN-H). De TWIN-H is een omvangrijk investeringsprogramma, waarvan het programma 'verbetering van recreatieve verbindingen' één van de onderdelen was. Voor dit programma hebben Provinciale Staten van Noord-Holland bij (principe)besluit van 15 december 2008 een budget van € 13 miljoen beschikbaar gesteld. Op 7 december 2009 hebben Provinciale Staten ingestemd met het nader uitgewerkte TWIN-H programma 'verbetering recreatieve verbindingen'. Met dit programma werd uitvoering gegeven aan doelstellingen uit de Agenda Recreatie en Toerisme (Stad en Land in Balans, 2008 - 2011). De subsidieregeling voor de verbetering van recreatieve verbindingen is in 2010 ingesteld en was tot 2012 onderdeel van de verordening voor het Investeringsprogramma Landelijk Gebied (ILG). Prioritering van projecten verliep via de ILG-commissies. Het onderdeel 'Verbetering recreatieve verbindingen' van de subsidie Groen was vanaf 2013 de opvolger van deze subsidieregeling in verband met de opheffing van het ILG. Deze regeling is per 1 januari 2018 opgeheven.

Doel en voorwaarden subsidie

Het doel van dit voormalige onderdeel van de subsidieregeling Groen is bijdragen aan de toegankelijkheid van de provinciale groenstructuur door het oplossen van knelpunten in bestaande recreatieve verbindingen of het aanleggen van nieuwe recreatieve verbindingen voor wandelen en fietsen. Het kan daarbij gaan om verbindingen tussen stad en platteland of om verbindingen tussen recreatie- of natuurgebieden onderling. Onder stad wordt verstaan: een woonkern van minimaal 30.000 inwoners. Met deze omschrijving wordt bereikt dat de stad-plattelandverbindingen worden gerealiseerd in gebieden waar veel mensen ervan kunnen profiteren. Dit is positief voor de doeltreffendheid van de regeling in termen van gebruiksmogelijkheden van de gerealiseerde voorzieningen. De toelichting van de subsidieregeling vermeldt verder dat met name rond de steden zich nog barrières bevinden die recreanten de toegang tot het landelijk gebied belemmeren. Er is geen verdeling van het budget tussen het oplossen van knelpunten en het aanleggen van nieuwe verbindingen.

De voorwaarden voor het verstrekken van de subsidie zijn o.a. dat de activiteit moet voldoen aan een regionale behoefte, dat de te realiseren voorzieningen openbaar toegankelijk moeten zijn en dat bij materiële investeringen is voorzien in het beheer en onderhoud voor een periode van 15 jaar. De subsidie wordt geweigerd als de activiteit financieel niet haalbaar is of als de benodigde vergunningen nog niet zijn verstrekt. De doelgroep van de subsidie is niet expliciet benoemd. Artikel 3.2 stelt wel dat subsidie niet wordt verstrekt aan leden van een landbouwhuishouden. Tenslotte betreft de subsidie maximaal 50% van de subsidiabele kosten (tot een maximum van € 1 miljoen). Het kan gaan om materiële investeringen of om eenmalige voorbereidings-, plan- en organisatiekosten voor een projectplan. De subsidie geldt niet voor vervangingsinvesteringen, exploitatie- en beheerkosten.

2.2.2 Subsidie Groen Noord-Holland, onderdeel Uitbreiding wandelnetwerk Noord-Holland (2018-heden)

Historie

Het wandelnetwerk Noord-Holland is een regionaal routenetwerk. De Agenda Groen noemt de ontwikkeling van regionale routenetwerken als een van de prioriteiten voor recreatieve verbindingen. De provincie investeert hierin vanuit de Agenda Groen vanaf 2013. Dit gebeurt in eerste instantie met behulp van subsidies buiten uitvoeringsregeling. In 2017 wordt - o.a. vanuit het oogpunt van gelijke toegang tot financiering, het kunnen

stellen van goede randvoorwaarden en uniformiteit - besloten deze subsidies te gaan verstrekken via een uitvoeringsregeling. Dat wordt het onderdeel 'Uitbreiding wandelnetwerk Noord-Holland', dat vanaf eind 2017 is opgenomen in de subsidie Groen Noord-Holland (Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 21 november 2017,nr. 1014182/1014187, tot wijziging van de Uitvoeringsregeling subsidie Groen Noord-Holland 2013. Publicatie in Provinciaal Blad 18 december 2017).

Doel en voorwaarden subsidie

Het doel van dit onderdeel van de subsidieregeling Groen is het bijdragen aan de toegankelijkheid van de provinciale groenstructuur door het uitbreiden van het bestaande regionale wandelnetwerk Noord-Holland. In de subsidieregeling is als definitie van regionaal wandelnetwerk opgenomen: een aaneengesloten routestructuur die de wandelaar een serie aaneengeschakelde en te verknopen rondwandelingen biedt, met een lengte van minimaal 3 km. De vereisten aan het wandelnetwerk zijn uitgewerkt in het document 'Specificaties van Wandelnetwerk Noord-Holland'.

Volgens paragraaf 3 (artikel 3.1) van de huidige subsidieregeling Groen kan subsidie worden verstrekt voor activiteiten gericht op:

a. het oplossen van knelpunten in het bestaande regionale wandelnetwerk Noord-Holland tussen stad en platteland of tussen natuur- of recreatiegebieden
b. de realisatie van nieuwe recreatieve verbindingen voor een gebiedsdekkend wandelnetwerk in Noord-Holland tussen stad en platteland of tussen natuur- of recreatiegebieden.
c. Bewegwijzering van een regionaal wandelnetwerk volgens de systematiek van Wandelnetwerk Noord-Holland, als weergegeven op www.wandelnetwerknoordholland.nl.

Hiermee wordt het subsidiëren van het oplossen van knelpunten en het realiseren van nieuwe recreatieve verbindingen geprioriteerd tot dié verbindingen die al onderdeel uitmaken van het regionale wandelnetwerk of die daar een aanvulling op vormen. Nieuw is verder dat ook subsidie kan worden verkregen voor het aanbrengen van bewegwijzering zonder dat er strekkende meters recreatieve verbinding worden toegevoegd.

De voorwaarden voor het verstrekken van de subsidie zijn dat de te realiseren voorzieningen openbaar toegankelijk moeten zijn en dat bij materiële investeringen is voorzien in het beheer en onderhoud voor een periode van 15 jaar. Ook deze subsidie bedraagt 50% van de subsidiabele kosten, maar in deze regeling geldt een maximum van € 500.000,–. Subsidie wordt niet verstrekt aan leden van een landbouwhuishouden. Het type kosten dat wordt gesubsidieerd is ten opzichte van de regeling voor recreatieve verbindingen uitgebreid met eenmalige promotiekosten.

2.2.3 Subsidie Groen Noord-Holland, onderdeel Toeristische Overstappunten (2013 – heden)

Historie

In de Agenda Recreatie en Toerisme 2008-2011 worden de toeristische overstappunten genoemd als een behoefte van gemeenten en maatschappelijke organisaties: *"Daarnaast is er behoefte aan recreatieve transferia, met name op de overgangen van de stad naar het landelijk gebied, waardoor het makkelijker wordt voor bewoners en bezoekers om te recreëren in het landelijk gebied. Geconstateerd wordt dat dit onvoldoende van de grond komt."* Elders in deze Agenda worden recreatieve transferia omschreven als: *"overstappunten waar het mogelijk is vanuit de auto of het openbaar vervoer de recreatiegebieden, de natuur en/of het landelijk gebied in te trekken."* Vanuit de ILG-subsidieverordening was subsidie mogelijk voor deze 'recreatieve transferia'. Ze worden hierbij omschreven als *"recreatieknooppunten, dat wil zeggen een herkenbare locatie bij een kruising van recreatieve routes met in ieder geval parkeergelegenheid voor auto's en fietsen, startpunten voor wandel- en fietsroutes, informatieborden, prullenbakken, bankjes en openbare toiletten"*.

Toen in 2013 de subsidie Groen Noord-Holland werd ingesteld als opvolger van de ILG-regeling, werden de recreatieknooppunten aangeduid als 'Toeristische overstappunten'. Deze TOP's maken tot op heden nog steeds onderdeel uit van deze subsidieregeling.

Doel en voorwaarden subsidie

Het doel van dit huidige onderdeel van de subsidieregeling Groen is het bijdragen aan de toegankelijkheid van de provinciale groenstructuur door het stimuleren van de realisering van Toeristische overstappunten (TOP's). Onder een TOP wordt verstaan: een plek waar de lokale of regionale bezoeker kan starten met een recreatieve activiteit in een gebied. In de voorwaarden van de subsidie wordt nader uitgewerkt waaraan zo'n plek moet voldoen om als TOP in aanmerking te komen voor subsidie. Subsidie wordt uitsluitend verstrekt als de aan te leggen TOP:

a. gelegen is in het landelijk gebied of op de grens van stad en platteland;
b. beschikt over tenminste vijftien openbaar toegankelijke parkeerplaatsen;
c. maximaal 500 meter verwijderd is van bewegwijzerde recreatieve routenetwerken, zoals wandelroutes, fietsroutes, vaarroutes of ruiterpaden;
d. tenminste 5 kilometer verwijderd is van een ander toeristisch overstappunt;
e. maximaal 2 kilometer verwijderd is van een horecapunt;
f. toegankelijk is voor mensen met een lichamelijke beperking;
g. is voorzien van een fysiek herkenningspunt waaruit blijkt dat het een toeristisch overstappunt is;
h. is voorzien van een duidelijk informatiepaneel met informatie over de belangrijkste wetenswaardigheden met betrekking tot cultuur, natuur, landschap en het toeristisch recreatief aanbod in de directe omgeving.

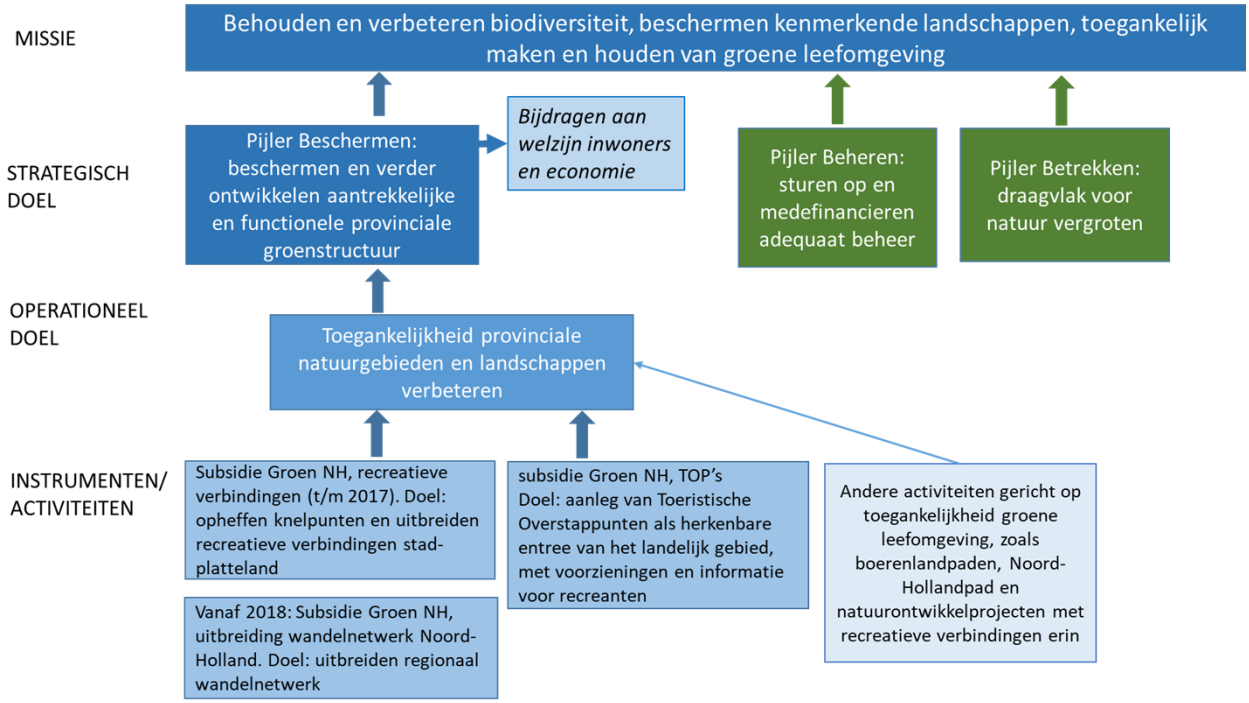
Ook voor de TOP's geldt dat de subsidie zowel verstrekt wordt voor materiële investeringen als voor eenmalige voorbereidings-, plan- en organisatiekosten. De subsidie bedraagt 75% van de subsidiabele kosten[8] tot een maximum van € 15.000,– per toeristisch overstappunt. De subsidieontvanger is verplicht het toeristisch overstappunt tenminste 10 jaar in stand te houden.

2.3 Analyse beleidslogica

2.3.1 Analyse provinciale doelen

De toegankelijkheid van het groen vormt een onderdeel van de pijler Beschermen van de Agenda Groen, die tot doel heeft: *Het beschermen en verder ontwikkelen van een aantrekkelijke en functionele groenstructuur voor onze bewoners en bezoekers en voor de flora en fauna van Noord-Holland*. Uit de Agenda Groen kan worden afgeleid dat de hoofddoelstelling van de provincie voor de recreatieve verbindingen en TOP's het **vergroten van de toegankelijkheid van de provinciale groenstructuur** is. Op strategische niveau moet dit bijdragen aan het welzijn van de inwoners en aan de economie via het bevorderen van recreatieve/toeristische bestedingen en verbetering van het vestigingsklimaat. Figuur 1 geeft de doelen voor het provinciale natuurbeleid schematisch weer. In blauw zijn de doelen aangegeven die relevant zijn voor dit onderzoek. De groene blokken schetsen de context van het programma in de Agenda Groen.

[8] Eenmalige voorbereidings-, plan- en organisatiekosten ten behoeve van een projectplan, zijnde kosten voor architecten, ingenieurs, advisering, patenten en licenties zijn subsidiabel tot 15% van de totale subsidiabele kosten.



Figuur 1: Doelenboom subsidie Groen, recreatieve verbindingen en TOP's

De subsidies voor de recreatieve verbindingen, het wandelnetwerk en de TOP's moeten direct bijdragen aan het vergroten van de toegankelijkheid van de provinciale natuurgebieden en landschappen. In hoeverre zijn deze doelen nader geconcretiseerd in het beleid?

Recreatieve verbindingen

Eén van de bevindingen in de eerste evaluatie van de subsidie voor Recreatieve verbindingen in 2013 was dat geen concrete doelen voor het beleid zijn geformuleerd in de vorm van een prioritering van te realiseren verbindingen of een hoeveelheid te realiseren verbindingen (output) of het aantal te bereiken inwoners (effect). Het was dan ook één van de hoofdaanbevelingen van deze evaluatie om hier verbetering in aan te brengen. Dit is voor deze subsidie voor het einde van de looptijd (december 2017) niet gelukt.

De aanpak van recreatieve verbindingen en knelpunten wordt inmiddels als onderdeel van de integrale aanpak van provinciale infrastructurele projecten en gebiedsprojecten en –programma's meegenomen. Bij het opstarten van infrastructurele projecten wordt breed gekeken naar meekoppelkansen voor andere beleidsvelden zoals natuur, water en recreatie. Uit de interviews komt het beeld naar voren dat het meenemen van de recreatieve verbindingen bij provinciale infrastructuurprojecten in het algemeen goed lukt. Een voorbeeld van het meenemen van recreatieve verbindingen in de gebiedsgerichte aanpak is het Programma Oostelijke Vechtplassen. Het bepalen van een doelstelling voor de gewenste recreatieve verbindingen vindt zo niet meer op provinciaal niveau plaats, maar op het niveau van (gebieds)projecten en – programma's. Er zijn in het onderzoek geen signalen ontvangen dat voor de realisatie van deze verbindingen een specifieke subsidieregeling voor recreatieve verbindingen wordt gemist. In de interviews gaven geïnterviewden desgevraagd aan dat zij de indruk hebben dat er niet veel ernstige knelpunten in recreatieve verbindingen zijn op dit moment. Het is vooral belangrijk om nieuwe knelpunten te voorkomen, bv. bij wijzigingen in de infrastructuur.

Wandelen

Het realiseren van een provinciedekkend wandelnetwerk is één van de instrumenten die de provincie inzet voor het toegankelijk maken van het provinciale groen voor wandelen. In 2016 zijn de doelen voor dit wandelnetwerk geconcretiseerd door het uitvoeren van een 'quickscan' voor de wandelnetwerken in Noord-Holland en de MRA. In dit onderzoek heeft Recreatie Noord-Holland (RNH) in opdracht van de provincie in kaart gebracht:

- hoeveel kilometer wandelnetwerk nodig is om te kunnen spreken van een gebiedsdekkend netwerk. Ten tijde van de uitvoering van de quickscan was 1.710 kilometer wandelnetwerk gerealiseerd. Op basis van expert judgement is de inschatting dat bij 5.750 kilometer wandelnetwerk Noord-Holland en de MRA optimaal voorzien zijn. Tijdens dit evaluatieonderzoek is in overleg met RNH een correctie hierop uitgevoerd in verband met een dubbeltelling van het wandelnetwerk in Velsen (106 kilometer). De totale gewenste omvang bedraagt dan 5.619 kilometer. Voor het grondgebied van de provincie Noord-Holland (dus exclusief Almere-Lelystad) betreft het gewenste aantal kilometers 4.869.
- waar op dat moment sprake was van witte vlekken in het netwerk. De witte vlekken in 2016 waren Texel, delen van Westfriesland, Zuid-Kennemerland, Amstelland Amsterdam en Almere-Lelystad. Voor de Kop van Noord-Holland en de Gooi en Vechtstreek waren de inrichtingsprojecten al gestart.
- welke activiteiten en budget nodig zouden zijn om een gebiedsdekkend netwerk te realiseren. Om de uitvoering op gang te brengen was overleg nodig met vooral gemeenten en terreinbeheerders over nut en noodzaak van een uniform wandelnet. De provincie Noord-Holland heeft ervoor gekozen het initiatief voor het realiseren van het wandelnetwerk aan de regio's over te laten. In 2016 werd geconstateerd dat sommige regio's en terreinbeheerders graag vasthielden aan hun eigen wandelroutemarkeringen. In andere regio's waren vooral de jaarlijkse kosten voor beheer en promotie een discussiepunt. Voor realisatie van een gebiedsdekkend netwerk was volgens het rapport naar schatting €3,1 miljoen excl. BTW nodig voor de aanleg en jaarlijks €572.000,- excl. BTW voor beheer, onderhoud en promotie.
- wat de meest kansrijke projecten (met geschat budget) zijn voor de eerstkomende vijf jaar. De belangrijkste prioriteiten voor de periode 2017 tot 2022 in Noord-Holland zijn:
    - de realisatie en afronding van de wandelnetwerken die in uitvoering zijn in de Kop van Noord-Holland en de Gooi en Vechtstreek,
    - de voorbereiding en realisatie van het wandelnetwerk in Amstelland en Zuid-Kennemerland,
    - afronding van het wandelnetwerk in West-Friesland
    - en realisatie van kwaliteitsverbeteringen en uitbreidingen in al bestaande wandelnetwerken in Laag Holland, Midden-Kennemerland en de Regio Alkmaar.

  De realisatie van een wandelnetwerk op Texel werd in 2016 als minder kansrijk beoordeeld.

De hierboven beschreven doelen voor het wandelnetwerk zijn outputgericht: ze richten zich het beter *mogelijk maken* voor inwoners om de provinciale groenstructuur te gebruiken voor wandelen door het realiseren van een routestructuur. Voor de bijdrage van wandelen aan het welzijn van de inwoners en de economie is het nodig dat de gerealiseerde verbindingen en routevoorzieningen ook *daadwerkelijk* worden *gebruikt*. Doelen in termen van aantal inwoners dat het wandelroutenetwerk gebruikt of de bijdrage aan de lokale economie door wandelaars zijn echter niet geformuleerd.

Recreatief fietsen

Voor het regionaal fietsnetwerk In het Perspectief Fiets (2018) wordt gebruik gemaakt van een in 2016 uitgevoerde knelpuntenanalyse van de fietsersbond. Deze analyse heeft zich primair gericht op het utilitair fietsen, waarbij aangenomen is dat veel utilitaire routes geschikt zijn voor recreatief medegebruik. In het regionaal netwerk zijn tevens routes opgenomen die vooral recreatief gebruikt worden, maar ook een verbindende functie hebben. Er is geen expliciete visie geformuleerd op de gewenste omvang en kwaliteit van het recreatief

fiets(knooppunten)netwerk. Ook voor fietsen zijn geen doelen geformuleerd voor de gewenste bijdrage aan welzijn en economie.

2.3.2 Aannames in het beleid

Impliciet gaat het beleid uit van de volgende veronderstellingen die we hier nader onderzoeken:

a. Als er goede routevoorzieningen voor wandelen en fietsen zijn, wordt het groen toegankelijker en gaan meer mensen het groen in.
b. Het inzetten op een regionaal wandelnetwerk heeft een meerwaarde boven het realiseren van losse recreatieve verbindingen.
c. Speciale 'opstappunten' bevorderen de toegang en het gebruik van landschap en natuur voor recreanten.
d. Met het realiseren van het *regionaal* fietsnetwerk is ook het *recreatief* fietsnetwerk voldoende gewaarborgd.

Deze aannames worden niet expliciet onderbouwd in de Agenda Groen of het Perspectief Fiets. In het onderstaande worden de aannames onderzocht op basis van literatuuronderzoek en de in het kader van deze evaluatie uitgevoerde interviews.

Ad a: Als er goede routevoorzieningen voor wandelen en fietsen zijn, wordt het groen toegankelijker en gaan meer mensen het groen in

Routevoorzieningen zijn slechts beperkt relevant voor de toegankelijkheid van het groen

Routevoorzieningen in de vorm van informatie over routes (pijltjes, informatieborden, kaartjes, digitale informatie, boekjes) zijn maar voor 15 respectievelijk 16% van de wandelaars en fietsers relevant:

- Uit de Wandelmonitor 2016 van Wandelnet blijkt dat 85% van de wandelingen 'op de bonnefooi' wordt ondernomen en/of plaatsvindt in een gebied waar men bekend is. Voor de resterende 15% van de wandelingen worden hulpmiddelen gebruikt[9], zoals informatiepanelen en routepaaltjes (20%), knooppunten/regionaal netwerk (20%), het Langeafstandswandelnetwerk of streekpaden (16%) en wandelkaarten (13%). Het gebruik van de hulpmiddelen neemt toe naarmate de lengte van de gekozen wandeling toeneemt (Nationale Wandelmonitor 2016).
- Uit onderzoek van het Fietsplatform voor Noord-Holland (Provinciale rapportage recreatief fietsen Noord-Holland, Fietsplatform, 2019) blijkt dat ook fietsers in de meeste gevallen geen hulpmiddelen gebruiken: 62% is ter plaatse bekend en 19% fietst 'op de bonnefooi'. Het knooppuntennetwerk werd in de afgelopen jaren gemiddeld tijdens 16% van de recreatieve fietstochten in Noord-Holland gebruikt. Het gebruik van de knooppuntenroutes en Langeafstandsfietsroutes tijdens vakanties in Noord-Holland ligt veel hoger en bedraagt 49%. Het is voorstelbaar dat ook voor de wandelroutes geldt dat mensen die in Noord-Holland op vakantie zijn meer routevoorzieningen gebruiken.

Een aantrekkelijke omgeving en de aanwezigheid van goede paden zijn het meest belangrijk voor wandelen en fietsen

Voor wandelaars en fietsers is in de eerste plaats belangrijk dat er veilige en aantrekkelijke wandel- en fietspaden zijn in een aantrekkelijke omgeving. Uit de Wandelmonitor 2016 van Wandelnet blijkt dat de omgeving (bos, duinen, natuurgebied, steden, etc.) het belangrijkste aspect is bij de keuze van een wandelroute. Betrokken partijen noemden tijdens de interviews ook dat het uiteindelijk de kwaliteit van het landschap is die naar een regio lokt. Een goed routenetwerk voor wandelen en fietsen is een basisvoorziening waarvan mensen inmiddels min of meer verwachten dat deze aanwezig is. Uit de interviews komt naar voren dat het belangrijk is om alle voorzieningen voor wandelen en fietsen in samenhang te bezien, in plaats van te proberen het belang van een enkele voorziening (zoals een routenetwerk of TOP) te bepalen. De wandel- en fietspaden zelf, routevoorzieningen zoals pijltjes, fysieke informatiepunten en digitale informatie, parkeervoorzieningen, beschikbaarheid van horeca

[9] Volgens het in september 2020 verschenen Infoblad Kerncijfers wandelen 2020 wordt bij 17% van de wandelingen hulpmiddelen gebruikt, maar het infoblad vermeldt niet welk deel van de wandelaars dit betreft. Daarom wordt uitgegaan van de gegevens uit de meer uitgebreide wandelmonitor van 2016.

en rustpunten en andere voorzieningen vormen samen een gelaagd weefsel dat in onderlinge samenhang functioneert.

Het aantal inwoners dat wandelt en fietst is gestegen, maar een verband met routestructuren kan niet gelegd worden

Zijn er de afgelopen periode meer mensen het groen in gegaan op de fiets of als wandelaar? Uit de provinciale rapportage over recreatief fietsen in Noord-Holland (Fietsplatform, 2019) blijkt dat het aantal recreatieve fietstochten in Noord-Holland vanaf 20212/2013 is gestegen van 26,7 miljoen recreatieve fietstochten per jaar naar 28,6 miljoen per jaar in 2018 (stijging van 7%). Voor wandelen zijn er geen cijfers beschikbaar waaruit een groei van het aantal wandelingen kan worden afgeleid. Wel wordt in het kader van het driejaarlijks uitgevoerde Continu Vrijetijdsonderzoek door TNS-NIPO het aantal wandelaars en fietsers bepaald. Tabel 1 laat zien dat het *aantal inwoners* in Noord-Holland dat aan wandelen en fietsen voor plezier doet over de periode 2015-2018 is gestegen.

Tabel 1: Aantal inwoners van Noord-Holland dat op jaarbasis minimaal 1 keer wandelt of fietst (=participatie) [10]

	Buitenrecreatie		**Sport**
	Wandelen voor plezier	**Fietsen voor plezier**	**Wandelsport**
2015	1.641.000 (69% van de inwoners van N-H)	1.201.000 (44%)	404.000 (15%)
2018	1.862.000 (67%)	1.362.000 (49%)	235.000 (8%)

Het is niet mogelijk om vast te stellen of de stijging van het aantal mensen dat wandelt of fietst enig verband houdt met de ontwikkeling van bijvoorbeeld routestructuren of nieuwe groengebieden. Hiernaar is geen gericht onderzoek gedaan. Er zijn wel algemene trends die leiden tot een toename van het aantal wandelaars en fietsers. Voor wandelen worden deze trends omschreven in de Wandelmonitor 2016. Het belangrijkste is de demografische trend: er komen steeds meer inwoners en het percentage ouderen neemt nog steeds toe. Ouderen wandelen relatief veel. Deze bevolkingstrend was ook over de onderzoeksperiode voor dit rapport al zichtbaar, zodat het aannemelijk is dat tijdens de onderzoeksperiode het gebruik van de wandelvoorzieningen is toegenomen. Ook voor het recreatief fietsen is de demografische trend belangrijk. Ruim een derde van de recreatieve fietsers is 55 jaar of ouder. Deze groep fietst relatief veel en is verantwoordelijk voor ongeveer de helft (47%) van alle recreatieve fietstochten (Fietsrecreatiemonitor/cijfers en trends Landelijk Fietsplatform, website juni 2020). Een andere relevante trend die van invloed kan zijn op wandelen en fietsen is dat mensen meer bewust bezig zijn met gezondheid (beweging, voeding, ontspanning), waardoor o.a. meer behoefte ontstaat aan buiten zijn en buiten bewegen. Uitgaande van de aanname dat het percentage van de wandelaars en fietsers dat routes gebruikt ongewijzigd blijft, betekenen de stijgende trends voor wandelen en fietsen ook dat recreatieve routestructuren in absolute zin door steeds meer mensen gebruikt worden.

Ad b: Inzetten op een regionaal wandelnetwerk heeft een meerwaarde boven het realiseren van losse recreatieve verbindingen

In 2010 publiceerde de Stichting Wandelplatform-LAW het onderzoek 'Wandelnetwerken uit de knoop'. Hierin doet de stichting aanbevelingen voor de uitvoering van regionale wandelnetwerken. Wandelaars die langere wandelingen maken (meer dan een uur) gebruiken vaker een gemarkeerde route (41%). Bij lange afstandswandelingen of meerdaagse wandelingen is dat zelfs 77% tot 87%. Voor de langere wandelingen zijn routes dus relevant. Er zijn veel instanties die aan deze vraag tegemoet komen. Daardoor kan een wildgroei aan markeringen ontstaan die verwarrend is voor wandelaars en soms zelfs ontsierend voor het landschap. Ook treden bij een groot aantal aanbieders van routes vaker problemen op met het beheer en de continuïteit van routes. Een

[10] Provinciale rapportages 2015 en 2018 zijn door verschil in onderzoeksmethode niet geschikt om met elkaar te vergelijken. Cijfers in de tabel zijn via email van TNS-NIPO ontvangen.

regionaal gecoördineerd routenetwerk draagt, mits goed uitgevoerd, bij aan een oplossing van deze problemen: het leidt tot meer duidelijkheid in de bewegwijzering en biedt betere garanties voor continuïteit en een goed beheer. Tenslotte geldt volgens het rapport voor een regionaal wandelnetwerk dat het geheel meer is dan de som der delen. Een wandelaar kan door het combineren van mogelijkheden zijn route zelf indelen. Hierdoor kunnen veel meer doelgroepen bediend worden met hetzelfde stelsel van producten (in dit geval paden en informatiepanelen/bewegwijzering). Het ontwikkelen van een regionaal wandelnetwerk kan ook aanleiding geven om nieuwe paden te realiseren en een impuls geven aan de ontwikkeling van het landschap en de investering in landschappelijke elementen.

Het rapport ondersteunt met bovenstaande argumenten de keuze van de provincie voor het realiseren van een regionaal wandelroutenetwerk. De provincie investeert al vanaf 2013 hierin via subsidies buiten uitvoeringsregeling in het wandelnetwerk Noord-Holland. Daarvoor (2011) is al een eerste pilot uitgevoerd in de regio Bergen-Alkmaar-Heiloo.

Het is wel belangrijk in het oog te houden dat routenetwerken slechts voor een deel van de wandelaars en fietsers relevant zijn. Uitgaande van de cijfers voor wandelaars en fietsers uit het CVTO in tabel 1 en de percentages wandelaars en fietsers die gebruik maken van routestructuren, kan grofweg gezegd worden dat de routenetwerken voor ca. 280.000 wandelaars (15% van 1.862.000) en 218.000 fietsers (16% van 1.362.000) belangrijk zijn voor de toegankelijkheid van de provinciale groenstructuur. Voor de rest van de wandelaars en fietsers zijn de kwaliteit van het landschap en de aanwezigheid van goede en aantrekkelijke paden het belangrijkst.

Ad c: Speciale 'opstappunten' bevorderen de toegang voor en het gebruik van landschap en natuur door recreanten

Het idee achter de Toeristische Overstappunten in Noord-Holland is dat recreanten gemakkelijk toegang hebben tot het landelijk gebied door het aanbieden van gebundelde informatie over recreatieve routes op een fysieke locatie waar tevens (bij voorkeur gratis) parkeergelegenheid is. In Noord-Holland hoeft horeca niet direct bij de TOP aanwezig te zijn, maar wel binnen een afstand van 2 kilometer. Een TOP biedt naast informatie over routes meestal ook nog informatie over het landschap en eventuele culturele bezienswaardigheden in de omgeving. De routeinformatie op TOP's kan over wandelen, fietsen of varen gaan. Voor een voorbeeld van de informatie op een TOP zie bijlage 4. In dit onderzoek beperken we ons tot een analyse op de relevantie van de TOP's voor wandelaars en fietsers. Gegeven de opzet van de TOP gaat het dan logischerwijs vooral om wandelaars en fietsers die niet vanuit huis starten en die gebruik maken van routes bij hun tocht. In principe kun je een TOP daarnaast ook nog gebruiken voor aanvullende informatie over het landschap en de culturele bezienswaardigheden van de omgeving, los van het volgen van een route. Omdat hierover verder geen informatie bekend is, wordt dit in de analyse buiten beschouwing gelaten.

Relevantie TOP's voor wandelaars

Voor 85% van alle wandelingen geldt dat men geen hulpmiddelen zoals routes gebruikt: men wandelt 'op de bonnefooi'. Voor mensen die met de auto naar een startpunt van de wandeling gaan, geldt dat zij meer gebruik maken van informatie ter plekke (paaltjesroutes of informatiepanelen). De routeinformatie op de TOP's is dus voor 15% van alle wandelaars relevant en in hogere mate voor de wandelaars die met de auto naar het startpunt van hun wandeling gaan. Uitgaande van het aantal 'wandelaars voor plezier' in Noord-Holland in 2018 uit tabel 1 zijn dit naar schatting circa 280.000 wandelaars.

De bereikbaarheid van het startpunt van een wandeling in de vorm van een parkeerplaats of bereikbaarheid met het OV is belangrijk voor 24% van de wandelaars. Het staat volgens de Nationale wandelmonitor 2016 op nummer 5 in de Top 10 belangrijkste aspecten bij de keuze voor een wandelroute. De wandelmonitor meldt verder dat 21%

van de wandelaars met de auto naar het startpunt van een route gaat. De bij een TOP behorende parkeerplaats is dus potentieel in ieder geval voor 21% van de wandelaars relevant. Bij de TOP's in Noord-Holland ligt het accent op bereikbaarheid met de auto. Een enkele TOP ligt bij een treinstation, over bereikbaarheid met de bus wordt niet gesproken. Voor het starten van recreatieve activiteiten bij treinstations werkt de provincie aan het concept van de Buitenpoorten. De aanwezigheid van voorzieningen onderweg zoals horeca is relevant voor 11% van de wandelaars (nummer 9 van de Top 10 aspecten bij de keuze van een wandelroute). Bij de Noord-Hollandse TOP's is horeca binnen 2 kilometer afstand aanwezig.

Relevantie TOP's voor fietsers
Zoals eerder al gezegd werd het knooppuntennetwerk in de afgelopen jaren gemiddeld tijdens 16% van de recreatieve fietstochten in Noord-Holland gebruikt. De TOP's zijn mogelijk relevant voor deze groep fietsers. Uitgaande van het aantal 'fietsers voor plezier' in Noord-Holland in 2018 uit tabel 1 zijn dit naar schatting circa 218.000 fietsers.

Het Fietsplatform meldt op haar website[11] dat het grootste deel (59%) van de fietsdagtochten direct vanuit huis wordt gestart. Bij 8% van de fietsdagtochten gebruikt men de auto om naar het startpunt van een route te gaan. De aanwezigheid van parkeergelegenheid bij de TOP's is relevant voor de 8% van de fietsers die met de auto naar het startpunt van hun tocht gaan. Uitgaande van het aantal 'fietsers voor plezier' in Noord-Holland in 2018 uit tabel 1 zijn dit dan naar schatting circa 109.000 fietsers.

Bekendheid TOP's
Toeristische Overstappunten zijn in veel regio's in Nederland aanwezig, maar het uiterlijk ervan verschilt per regio. In Noord-Holland wordt de promotie uitgevoerd dan wel aangestuurd door Recreatie Noord-Holland. Er is geen centrale website waarop alle Toeristische overstappunten in Nederland te vinden zijn, sommige websites werken per provincie (bv. www.natuurpoorten.nl voor Brabant), sommige per regio (https://achterhoek.nl/toeristische-overstappunten-2 voor de regio Achterhoek). In diverse provincies worden de TOP's (en Natuurpoorten) bewegwijzerd vanaf de omliggende of provinciale wegen met de bruine informatieborden. Bebording vanaf rijkswegen is moeilijk in verband met strenge regelgeving bij Rijkswaterstaat. In Noord-Holland zijn de TOP's niet bewegwijzerd.

Over de bekendheid van de TOP's bij recreanten zijn in Noord-Holland geen cijfers beschikbaar. Ook in andere provincies zijn weinig cijfers beschikbaar. In Zuid-Holland is in 2015 een meting gedaan naar de bekendheid van de TOP's. Daaruit bleek dat slechts 2% van de Zuid-Hollanders zeer goed bekend was met een TOP (Staat van Zuid-Holland, website). De website van de Natuurpoorten in Noord-Brabant bestaat zo'n 6 tot 7 jaar en er is in de afgelopen jaren een stijging te zien geweest van 20% per jaar in het aantal unieke bezoekers. De site heeft op dit moment naar schatting 60.000 unieke bezoekers per jaar. Bezoekers van de natuurpoorten herkennen volgens de stichting Natuurpoorten ook steeds meer de naam en huisstijl (waaronder het landmark in de vorm van een grote sleutel). Voor de andere in dit onderzoek meegenomen benchmarks, de regio Achterhoek en de provincie Utrecht, zijn geen cijfers over de bekendheid van de TOP's beschikbaar.

Onderzoek naar gebruik van TOP's
Theoretisch kan een deel van de wandelaars en fietsers baat hebben bij de TOP's in Noord-Holland door de aangeboden parkeergelegenheid en routeinformatie. Onderzoek in de Achterhoek bevestigt deze theoretische werking van de TOP's: wandelaars en fietsers gebruiken de TOP's daar o.a. vanwege de routeinformatie en de aanwezige parkeerplaatsen. Het is dus aannemelijk dat voor een deel van de recreanten de TOP's bijdragen aan de

[11] https://www.fietsplatform.nl/fietsrecreatiemonitor/cijfers

toegankelijkheid van het groen in de provincie. Daarbij moeten de TOP's in samenhang worden bezien met de aanwezigheid van routenetwerken. Zonder deze hebben de TOP's minder toegevoegde waarde.

Ad d: Met het realiseren van het regionaal netwerk voor fietsen is ook het recreatief fietsnetwerk voldoende gewaarborgd

Het Perspectief fiets stelt een na te streven regionaal fietsnetwerk vast voor alle vormen van fietsen. De belangrijkste verbindingen voor natuur- en recreatiegebieden zijn hierin ook opgenomen. Uitgangspunt is een netwerkopbouw in de vorm van een piramide, zie figuur 2.



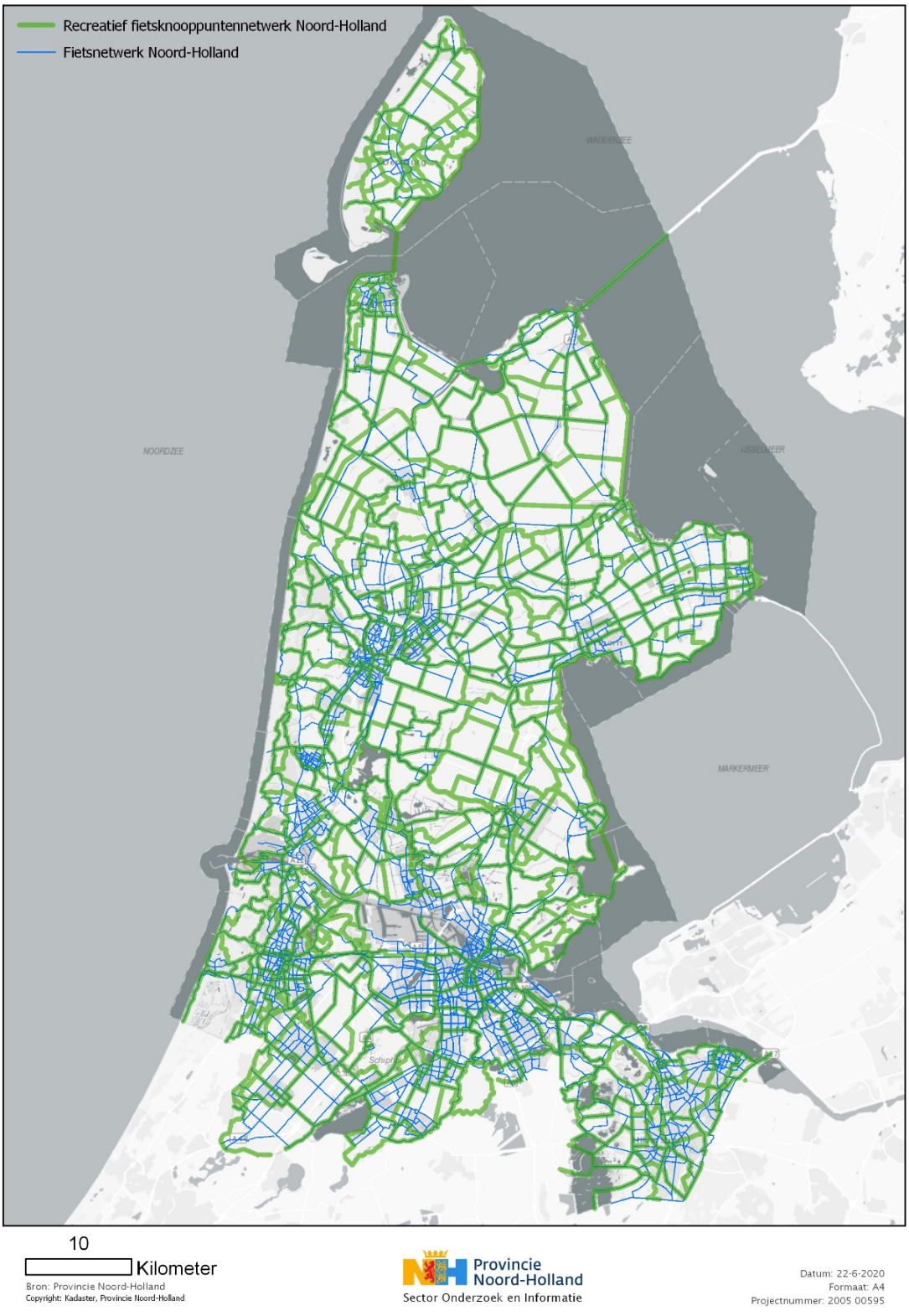
Figuur 2 Netwerkopbouw, Perspectief Fiets 2018

Het beleidskader gaat er impliciet vanuit dat het voldoende is als de provincie de focus legt op het regionaal fietsnetwerk en de doorfietsroutes. De gedachte is dat gemeenten en anderen zich op de onderkant van de piramide gaan richten. De verantwoordelijkheid voor eventueel ontbrekende schakels voor recreatief fietsen of kwalitatief mindere delen van recreatieve routes ligt dan bij andere partijen. De recreatieve routes kunnen verder via een integrale, gebiedsgerichte aanpak in programma's en projecten meegenomen worden. Hoe dat precies moet en welke rol de provincie daarin neemt is niet expliciet in de visie vermeld of uitgewerkt. De visie bevat acties gericht op bewegwijzering (er is geborgd dat deze op orde blijft) en de promotie van routes. Maar er is geen expliciete visie op de wijze waarop (de kwaliteit van) het recreatieve fietsroutenetwerk op de langere termijn behouden kan worden.

In dit onderzoek is met drie geïnterviewden gesproken over het recreatief fietsnetwerk in Noord-Holland. Het beeld dat hieruit naar voren kwam is dat de bebording van het fietsknooppuntennetwerk op dit moment op orde is, maar dat het ontbreken van een actief beleid voor recreatief fietsen vanuit de provincie wel een zorgpunt is. De fietsroutes die voor utilitaire fietsers aantrekkelijk zijn, zijn dat lang niet altijd voor recreatieve fietsers. De zorg is dat bij het regionaal fietsnetwerk toch het utilitair fietsen het meest bepalend is, waardoor het recreatief fietsen in de toekomst mogelijk tussen wal en schip valt.

Om een indruk te krijgen welk deel van het recreatief fietsnetwerk via het regionaal netwerk op orde wordt gehouden, zijn deze twee netwerken op de kaart over elkaar gelegd (figuur 3). Het recreatieve fietsknooppuntennetwerk is in groen aangegeven, het regionaal fietsnetwerk in blauw. Bij overlap tussen beide netwerken is een blauwe lijn op een groen ondergrond zichtbaar op de kaart[12].

[12] Als overlap is aangemerkt: trajecten die op de kaart binnen een afstand van 50 meter van elkaar liggen. Voor bijna een derde van het netwerk voor recreatief fietsen (891 kilometer) geldt dat de trajecten op de kaart op meer dan 50 meter van het regionaal fietsnetwerk liggen.



Figuur 3: Overlap tussen regionaal fietsnetwerk Noord-Holland en recreatief fietsknooppuntennetwerk

Uit berekeningen op grond van figuur 3 blijkt dat circa 68% (1.937 kilometer) van het fietsknooppuntennetwerk overlapt met het regionaal fietsnetwerk. Dat betekent dat voor een derde (32%) van het recreatieve fietsknooppuntennetwerk de kwaliteit door andere partijen en via het meenemen in de gebiedsgerichte aanpak op niveau moet worden gehouden. Op grond hiervan, en om te voorkomen dat recreatief fietsen in de toekomst inderdaad tussen wal en schip valt, lijkt het verstandig om bij de uitwerking van het fietsbeleid toch apart aandacht te besteden aan het recreatief fietsen. Bijvoorbeeld in de vorm van een algemeen gewenst streefbeeld. Dit geeft meer richting voor het meenemen van het recreatief fietsen in integrale gebiedsgerichte projecten en programma's.

2.4 Indicatoren

Voor elk van de drie onderzochte subsidieregelingen zijn aparte indicatoren uitgewerkt, passend bij het doel van de regeling. Tabel 2 geeft een overzicht van deze indicatoren. In bijlage 5 is de keuze voor deze indicatoren kort toegelicht.

Tabel 2: Indicatoren voor beoordeling onderzochte subsidies

Subsidieregeling	Indicator
Recreatieve verbindingen	Output[13] • Aantal verbeterde recreatieve verbindingen, uitgesplitst naar stad-landverbindingen en verbindingen tussen groengebieden Effect[14] • Aantal inwoners bereikt met de verbeterde recreatieve verbindingen, uitgesplitst naar stad-landverbindingen en verbindingen tussen groengebieden
Uitbreiding wandelnetwerk	Output • Aantal kilometers uitbreiding wandelnetwerk • Kwaliteit van het wandelnetwerk Effect • Bekendheid van het wandelnetwerk • Gebruik van het wandelnetwerk
Toeristische Overstappunten	Output • Dekking van de provincie met TOP's • Kwaliteit van de TOP's Effect • Bekendheid van de TOP's • Gebruik van de TOP's

2.5 Conclusies en aanbevelingen beleidskader

Deze paragraaf geeft antwoord op de vraag: In welke mate is het beleidskader waarbinnen de subsidie wordt verstrekt voldoende scherp en consistent geformuleerd?

[13] Output = alles wat kan worden gezien als feitelijke 'productie', bijvoorbeeld kilometers fietspad, hectares groen, aantal verbindingen.
[14] Effect = Alles wat kan worden gezien als maatschappelijk effect van projecten, bijvoorbeeld bereikbaarheid, tevredenheid, veiligheid.

Geconcludeerd wordt dat:

- de doelen voor het beleid vooral kwalitatief zijn beschreven en alleen voor het wandelnetwerk ook kwantitatief zijn uitgewerkt op het niveau van output. Er zijn geen doelen gesteld voor het daadwerkelijke bereik of gebruik van recreatieve verbindingen, het wandelnetwerk en het recreatieve fietsroutenetwerk. Dergelijke doelen zouden een link kunnen vormen met het strategische doel van het leveren van een bijdrage aan welzijn van de inwoners en de lokale economie.
- de aannames onder het beleid zijn niet geëxpliciteerd in de beleidsdocumenten, maar blijken op basis van ander onderzoek deels aannemelijk.

Aanbeveling 1:

Verbind bij de visie voor Recreatie en Toerisme de gestelde doelen voor recreatieve verbindingen aan de doelen voor welzijn en economie. En laat dit indien nodig doorwerken in de uitvoering van het beleid, bv. in de vorm van andere (accenten bij) activiteiten, mate van beleidsinspanning of te betrekken doelgroepen.

Aanbeveling 2:

Leg in het fietsbeleid of in de visie Recreatie en Toerisme meer expliciet vast hoe je de omvang en kwaliteit van het recreatief fietsnetwerk, zowel paden als routevoorzieningen, voor de toekomst wilt waarborgen.

3 Onderzoek beschikte middelen

Dit hoofdstuk geeft antwoord op de onderzoeksvragen uit stap 2 van de subsidie-evaluatie.
In stap 2 worden de beschikte middelen onderzocht. Per subsidieregeling wordt kort beschreven hoe het proces van subsidie verstrekken plaatsvind. Daarna is per regeling bekeken waaraan welke beschikbare middelen zijn besteed in de periode 2013 tot en met juni 2020 (de onderzochte periode verschilt per regeling). Bij de analyse van de resultaten is zoveel mogelijk uitgegaan van vastgestelde subsidie-uitgaven. De vaststelling van de subsidie vindt plaats nadat het project is afgerond. Op dat moment zijn de werkelijke uitvoeringskosten bekend. Het vastgestelde bedrag voor een subsidie kan afwijken van het bedrag dat is opgenomen in de beschikking waarmee de subsidie wordt verleend. Bij de verlening wordt uitgegaan van een geraamde projectbegroting. Als projecten nog niet afgesloten zijn, wordt in het onderzoek uitgegaan van de verleende subsidiebedragen.

3.1 Subsidie recreatieve verbindingen

Proces verstrekken subsidie
De huidige regeling is gebaseerd op het molenaarsprincipe ('wie het eerst komt, die het eerst maalt'), waarbij aanvragen die voldoen aan de vereisten in volgorde van binnenkomst worden gehonoreerd. Er vindt dus geen selectie van de meest prioritaire of doeltreffende projecten plaats.

Omvang en besteding subsidie
De subsidie is opengesteld op 2 april 2013 met een subsidieplafond van €1.425.00,-. Op basis van gegevens verstrekt door de sector Subsidies van de directie Concernzaken is een overzicht opgesteld van de verleende subsidies in de periode 2013 tot en met 2017 (tabel 3). De subsidie is per 1 januari 2018 vervallen. In totaal zijn twaalf subsidies verstrekt. Deze zijn allemaal vastgesteld.

In totaal is over de periode 2013 tot en met 2017 € 1.490.014,40 subsidie verleend[15]. Het subsidiebedrag na vaststelling is €1.388.959,90. Uiteindelijk is hiermee het subsidiebudget van €1.425.000,- voor 97% uitgeput. De totale projectkosten van de projecten waaraan met de subsidie is bijgedragen zijn €4.869.518,-. Het gemiddelde percentage van de provinciale bijdrage is daarmee 21% en de gemiddelde cofinanciering door uitvoerende partijen dus 79%. Gemiddeld bedroeg de subsidie voor recreatieve verbindingen na vaststelling €115.747,-. De omvang van de subsidie loopt sterk uiteen: van €7.575,- tot 436.500,-.

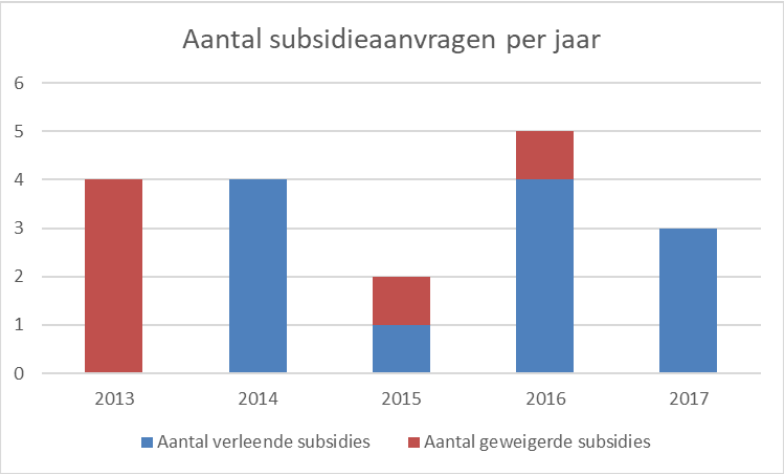
[15] Omdat dit hoger is dan het beschikbare subsidieplafond, is dit plafond eind 2017 licht verhoogd, zodat het beschikbare budget aansloot bij de twee in behandeling zijnde subsidieaanvragen.

Tabel 3: Overzicht verstrekte subsidies Recreatieve verbindingen

Jaar	aanvrager	project	Projectkosten geraamd	Projectkosten vastgesteld	Subsidie verleend	Subsidie vastgesteld
2014	RNH, namens Groengebied Amstelland	Wandelverbinding OOIJ Overdiemen	€ 45.100,00	€ 40.388,22	€ 22.550,00	€14.938,00 [16]
2014	Gemeente Alkmaar	Boekelermeerweg	€ 160.380,00	€ 148.180,00	€ 76.380,00	€ 76.380,00
2014	Gemeente Zeevang	Boerenlandpad Beets	€ 19.400,00	€ 19.400,00	€ 9.700,00	€ 9.700,00
2014	Gemeente Amsterdam	Verbindingen Bijlmerweide	€ 873.000,00	€1.293.299,00	€ 436.500,00	€ 436.500,00
2015	PWN	Knelpunt bezoekerscentrum Koevlak	€ 195.200,00	€ 200.788,46	€ 97.600,00	€ 97.600,00
2016	Gemeente Zaandam	Recreatieve verbinding S06	€ 371.360,00	€ 357.988,00	€ 185.680,00	€ 178.994,00
2016	Recreatieschap Twiske Waterland	Recreatieve verbinding Purmerbos	€ 225.000,00	€ 272.000,00	€ 112.500,00	€ 112.500,00
2016	Gemeente Haarlemmermeer	Reconstructie Cruquiusdijk	€ 312.585,00	€ 312.585,00	€ 7.574,90	€ 7.574,90
2016	Gemeente Zaandam	Recreatieve verbinding S07	€ 163.859,00	€ 155.201,58	€ 81.929,50	€ 77.601,00
2017	Gemeente Haarlemmermeer	Fietsroute knoop A4/A9 Badhoevedorp, Fase 1, tunneltje	€1.656.600,00	€1.860.135,00	€ 309.600,00	€ 309.600,00
2017	Stichting Sport en Welzijn Wieringermeer	Het Pad -rondje Robbenoord	€ 263.000,00	€ 39.265,00	€ 90.000,00	€ 13.436,00
2017	Natuurmonumenten	Knelpunt entree NP Duin en Kruidberg	€ 120.000,00	€ 170.287,54	€ 60.000,00	€ 60.000,00
Totaal			**€4.405.484,00**	**€4.869.517,80**	**€1.490.014,40**	**€1.388.959,90**

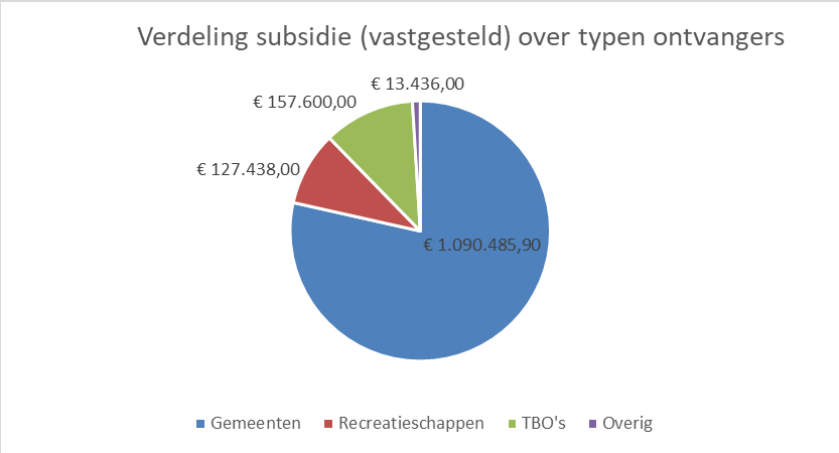
Er zijn in totaal 18 subsidies aangevraagd, waarvan er 6 zijn geweigerd. Weigering van de subsidie kwam meestal voort uit het feit dat de vergunningen voor het te subsidiëren project nog niet rond waren (5 gevallen). Daarnaast werd 1 project ingediend dat inhoudelijk niet binnen de vereisten van de subsidieregeling paste. De meeste geweigerde subsidieaanvragen werden in het eerste jaar (2013) ingediend. Twee weigeringen betreffen hetzelfde project, dat tweemaal (in gewijzigde vorm) is ingediend. Figuur 4 geeft een overzicht van het aantal verleende en geweigerde subsidies per jaar. Gemiddeld zijn 2,4 subsidies per jaar verstrekt.

[16] Een subsidie wordt soms lager vastgesteld omdat de projectkosten uiteindelijk lager worden vastgesteld. Ook relatief meer kosten die niet subsidiabel zijn kunnen tot een lagere vastgestelde subsidie leiden.



Figuur 4: Aantal verleende en geweigerde subsidies per jaar

Figuur 5 laat de verdeling van het budget over de verschillende typen ontvangers zien.



Figuur 5: Verdeling subsidie over typen ontvangers

Uit de figuur blijkt dat gemeenten de grootste subsidieontvangers zijn: ruim driekwart (79%) van het subsidiebudget is aan hen verstrekt.

3.2 Subsidie Uitbreiding wandelnetwerk Noord-Holland

Proces verstrekken subsidie

Aanvragen van subsidies binnen deze uitvoeringsregeling zijn uitsluitend recreatieschappen. Dit sluit aan bij het beleid om de realisatie van het wandelnetwerk per regio aan te pakken. Het opstarten van een verkennend onderzoek of het besluiten tot de realisatie van een wandelnetwerk in een regio vraagt veel voorwerk en onderhandeling met vele partijen. De bereidheid van alle betrokken partijen om mee te werken bepaalt het moment waarop een subsidieaanvraag kan worden ingediend. Uit de interviews met RNH blijkt dat met name de kosten van het beheer van het wandelnetwerk wanneer het eenmaal gerealiseerd is, een hobbel voor gemeenten kan vormen. Daarnaast kan voor kustgemeenten een rol spelen dat zij bang zijn voor nog meer recreanten in hun regio. Het aantal subsidieaanvragen is gering en zal dat ook blijven, omdat het aantal regio's waarin nog een wandelnetwerk gerealiseerd moet worden inmiddels beperkt is tot Texel en Almere-Lelystad. Afgezien van die

twee regio's kunnen in de toekomst waarschijnlijk nog uitsluitend aanvragen voor verbeteringen en kleine aanvullingen op het wandelnetwerk worden verwacht.

In vrijwel alle gevallen is Recreatie Noord-Holland de initiatiefnemer voor het ontwikkelen van regionale routenetwerken. Dit geldt ook in andere delen van de provincie dan de werkgebieden van de vijf recreatieschappen waarvan RNH de uitvoeringsorganisatie is (Westfriesland, Gooi en Vechtstreek en Zuid Kennemerland en de gemeenten Heemstede, Bloemendaal, Zandvoort). RNH geeft hiermee uitvoering aan het voornemen van de provincie om het wandelnetwerk in Noord-Holland provinciedekkend te maken, zoals uiteengezet in de quickscan van 2016. RNH initieert gesprekken over het wandelnetwerk en verzorgt inhoudelijk de voorbereiding van het subsidietraject (projectplan). RNH is in het algemeen tevreden over de subsidieregeling en heeft geen verbeterpunten. Het enige zorgpunt is dat bij onderdelen waarvoor vergunningverlening nodig is (fysieke infrastructuur), soms een kip-eiprobleem kan ontstaan, omdat de aanwezigheid van financiering vaak een voorwaarde is voor vergunningverlening terwijl de aanwezigheid van de vergunning een voorwaarde is voor financiering. Maar bij de meeste projecten voor het wandelnetwerk speelt dit geen rol. De aanleg van wandelnetwerken is complex en vraagt veel flexibiliteit, ook van de subsidieverlener. Tot nu toe is dit goed afgehandeld, zij het dat dit wel het nodige papierwerk vraagt.

Omvang en besteding subsidie

De subsidie is opengesteld op 1 januari 2018 met een subsidieplafond van €1.000.000,-. Op basis van gegevens verstrekt door de sector Subsidies van de directie Concernzaken is een overzicht opgesteld van de verleende subsidies in de periode 2018 tot en met juni 2020 (tabel 4).

Tabel 4: Overzicht verleende subsidies Uitbreiding wandelnetwerk Noord-Holland

Jaar	Aanvrager	Project	Projectkosten geraamd	Subsidie verleend
2018	Recreatieschap Westfriesland	Afronden wandelnetwerk Westfriesland	€ 750.000,00	€ 343.500,00
2018	Groengebied Amstelland	Wandelnetwerk Amstelland	€ 429.913,00	€ 180.121,00
2020	Groengebied Amstelland	Uitbreiding wandelnetwerk Amstelland	€101.000,00	€50.500,00
Totaal			**€ 1.280.913,00**	**€ 574.121,00**

In totaal zijn in de periode 2018 tot en met juni 2020 vijf subsidies aangevraagd en drie subsidies verleend. De verleende subsidies zijn nog niet vastgesteld. In 2019 is één subsidie geweigerd, omdat de aanvraag niet aansloot bij de doelstellingen van de regeling. Voor 2020 zitten nog twee subsidies 'in de pijplijn': Het betreft een aanvraag voor het Wandelnetwerk in Zuid-Kennemerland (geraamde projectkosten €486.860,-) en voor een uitbreiding in Laag-Holland (geraamde projectkosten €58.070,-). Over een periode van 2,5 jaar is gemiddeld € 229.648,- per jaar verleend. Met de drie verstrekte subsidies is het oorspronkelijk beschikbare subsidiebudget van €1.000.000,-[17] voor 57% benut.

Subsidies buiten uitvoeringsregeling

Zoals hiervoor gezegd werd de uitbreiding van het wandelnetwerk aanvankelijk via subsidies buiten uitvoeringsregeling gesubsidieerd. Over een periode van 6 jaar is via deze subsidies gemiddeld ca. €170.000,-

[17] Per 21 december 2018 is het resterende subsidiebudget van €476.379,- verhoogd naar €500.000,-. Het totale beschikbare budget komt daarmee op 1.023.621,-.

subsidie per jaar verleend voor realisatie van het wandelnetwerk. De ordegrootte van uitgaven per jaar is met de invoering van de uitvoeringsregeling vergelijkbaar (gemiddeld €170.000,- versus €229.648,- per jaar).

Boerenlandpadenregeling
Voor de realisatie van het wandelnetwerk is ook de boerenlandpadenregeling van belang. Voor sommige routes zijn boerenlandpaden nodig om ze te kunnen ontsluiten. Ook loopt een deel van de wandelaars graag over onverharde paden, zodat de boerenlandpaden voor hen de ervaren kwaliteit van het wandelnetwerk verhogen. De boerenlandpadenregeling wordt uitgevoerd door Recreatie Noord-Holland. Deze organisatie verkrijgt hiervoor een subsidie buiten uitvoeringsregeling. Deze is tot nu toe tweemaal verstrekt: voor de periode 2013-2016 (€ 650.000,00) en voor de periode 2017-2021 (€ 700.000,00). Beide subsidies zijn nog niet vastgesteld. In totaal gaat het om €1.350.000,00.

3.3 Subsidie Toeristische Overstappunten

Proces verstrekken subsidie
De subsidieregeling is te vinden op de provinciale website onder het Subsidieloket en staat in principe open voor alle partijen. In de praktijk heeft één partij zich gespecialiseerd in de uitvoering van projecten voor Toeristische Overstappunten, namelijk Recreatie Noord-Holland. Deze partij richt zich actief op de uitrol van een voldoende dekkend netwerk van TOP's in Noord-Holland. RNH ontzorgt de gemeenten die graag een TOP willen, door de hele organisatorische kant over te nemen, inclusief de subsidieaanvraag. Geïnterviewde partijen die van deze dienst van RNH gebruik hebben gemaakt, zeggen hier tevreden over te zijn. RNH geeft zelf aan tevreden te zijn over het functioneren van de huidige subsidieregeling en heeft hiervoor geen verbeterpunten aangegeven.

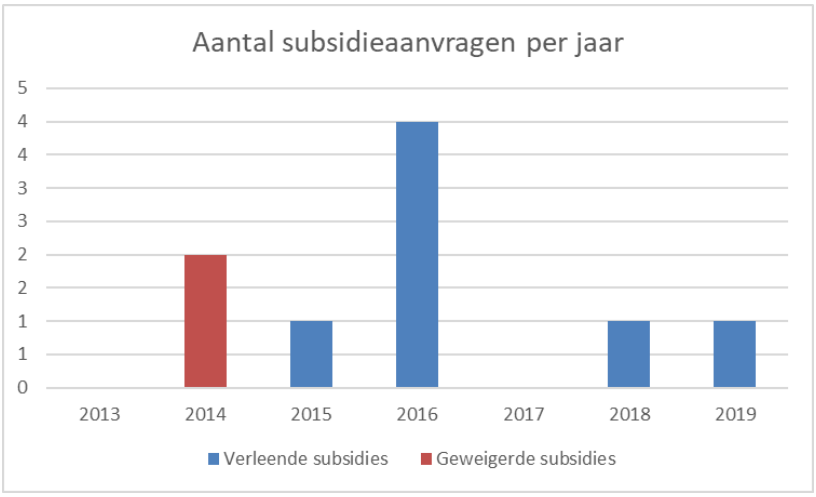
Omvang en besteding subsidie
De subsidie is opengesteld op 2 april 2013 met een subsidieplafond van €500.000,-. Op basis van gegevens verstrekt door de sector Subsidies van de directie Concernzaken is een overzicht opgesteld van de verleende subsidies in de periode 2013 tot en met 2019 (tabel 5). In totaal zijn zeven subsidies verstrekt. Zes hiervan zijn al vastgesteld. Voor 2020 is nog een nieuwe subsidieaanvraag in behandeling voor 8 TOP's in de regio Zuid-Kennemerland.

Tabel 5: Overzicht verstrekte subsidie Toeristische Overstappunten

Jaar	Project	Aanvrager	Projectkosten geraamd	Projectkosten vastgesteld	Subsidie verleend	Subsidie vastgesteld
2015	TOPs Amstelland	Groengebied Amstelland	€ 135.749,00	€ 114.522,87	€ 101.812,00	€ 85.892,00
2016	TOPs Midden-Kennemerland	Recreatie Noord-Holland	€ 52.320,00	€ 41.527,45	€ 39.240,00	€ 31.146,00
2016	TOPs regio Alkmaar	Recreatie Noord-Holland	€96.085,00	€ 86.907,14	€ 72.063,00	€ 65.180,00
2016	TOPs regio Westfriesland	Recreatieschap Westfriesland	€ 128.074,00	€ 102.094,84	€ 96.055,00	€ 76.571,00
2016	TOPs regio Kop van Noord-Holland	Recreatie Noord-Holland	€ 69.433,00	€ 44.416,05	€ 52.074,00	€ 33.312,04
2018	TOPs Schagen en Dirkshorn	Recreatie Noord-Holland	€ 27.013,25	€ 19.670,90	€ 20.260,00	€ 14.754,00
2019	TOPs Twiske Poort en Marken	Recreatie Noord-Holland	€ 27.754,00	*Nog niet vastgesteld*	€ 20.816,00	*Nog niet vastgesteld*
Totaal			€ 536.428,25		€ 402.320,00	

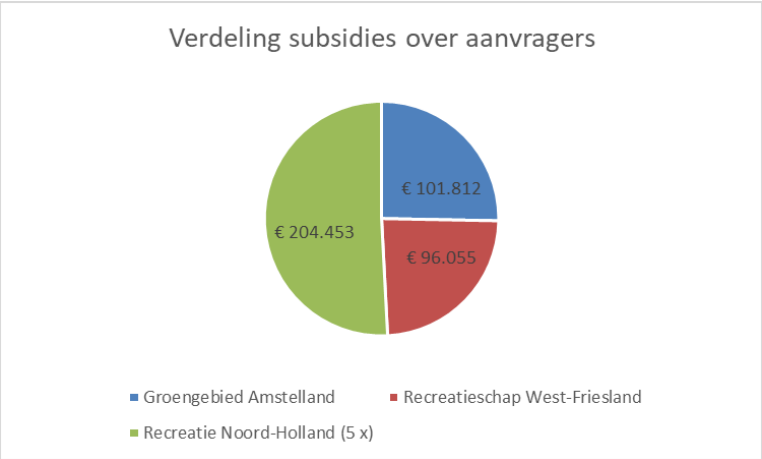
Uit tabel 5 blijkt dat over een periode van zeven jaar in totaal voor 402.320,- euro aan subsidie is verleend. De tabel laat ook zien dat er een behoorlijk verschil is tussen de verleende en de vastgestelde subsidiebedragen. Gemiddeld worden de subsidies 20% lager vastgesteld dan het bedrag dat is verleend. Op basis van de verleende subsidies resteert nog €97.680,- van het oorspronkelijke subsidiebudget en is dus sprake van een uitputting van 80,5%. Gemiddeld bedroeg de subsidie voor Toeristische overstappunten na vaststelling € 51.142,- (op basis van de zes al vastgestelde subsidies). De omvang van de vastgestelde subsidies varieert van €19.671,- tot €274.945,-. In totaal zijn met de verstrekte subsidies 38 TOP's gerealiseerd. De gemiddelde kosten per TOP op basis van de zes vastgestelde subsidies zijn € 11.365,- (Ter vergelijking: een TOP in Zuid-Holland kost tussen de €30.000 en €40.000 Euro). Per TOP is gemiddeld € 8.523,75 subsidie verleend. Het percentage subsidiering van de TOP's door de provincie bedraagt 75%. De gemeenten betalen daarnaast de langjarige kosten van beheer en onderhoud van de TOP's.

Er zijn in totaal 9 subsidies aangevraagd, waarvan er 2 zijn geweigerd. In 2013 zijn geen subsidies aangevraagd. In 2014 zijn twee subsidies aangevraagd die beiden zijn geweigerd. Eén subsidie werd geweigerd vanwege het nog niet op orde hebben van de benodigde vergunningen, de tweede omdat de aanvraag niet paste binnen de vereisten van de subsidieregeling voor het concept TOP. Figuur 6 geeft een overzicht van het aantal verleende en geweigerde subsidies per jaar.



Figuur 6: Aantal verleende en geweigerde subsidies per jaar

In de praktijk wordt de subsidie bijna uitsluitend aangevraagd door recreatieschappen. Bij de toegekende subsidies zijn alle aanvragers recreatieschappen. Ongeveer de helft van het budget is verstrekt aan Recreatie Noord-Holland (zie figuur 7). Deze organisatie heeft inmiddels veel ervaring met het opstellen van subsidieaanvragen voor Toeristische Overstappunten en met het (begeleiden van) de realisatie ervan. Ook bij de andere subsidieaanvragers zijn de ingediende projectplannen door Recreatie Noord-Holland opgesteld.



Figuur 7: Verdeling verleend subsidiebudget over aanvragers

3.4 Conclusies omvang en besteding van de subsidies

Uit het voorgaande kan het volgende worden geconcludeerd:

- In totaal zijn voor de drie subsidieregelingen die zich richten op het verbeteren van de toegankelijkheid van de provinciale groenstructuur 22 subsidies verstrekt voor een bedrag van in totaal €2.365.400,90 subsidie en voor een totaal van €6.222.825,25 aan geraamde projectkosten. Deze zijn als volgt over de subsidieregelingen verdeeld:

Subsidie	**Subsidie verleend**	**Projectkosten geraamd**
Recreatieve verbindingen	€ 1.388.959,90	€ 4.405.484,00
Uitbreiding wandelnetwerk	€ 574.121,00	€ 1.280.913,00
Toeristische overstappunten	€ 402.320,00	€ 536.428,25
Totaal	***€2.365.400,90***	***€6.222.825,25***

- Het subsidiebudget voor de uitvoeringsregeling voor Recreatieve verbindingen is zo goed als uitgeput. Het budget voor de uitbreiding van het Wandelnetwerk Noord-Holland is na 2,5 jaar openstelling op basis van de verleende subsidies voor 57% benut. Het budget voor de TOP's is na 6 jaar openstelling voor 80% uitgeput op basis van verleende subsidies. Voor beide openstaande subsidieregelingen zijn nog nieuwe subsidieaanvragen in behandeling.
- Er zijn geen verbeterpunten voor de subsidieregelingen uit het onderzoek naar voren gekomen.

4 Output en effecten

Dit hoofdstuk beschrijft de output en effecten van de drie onderzochte subsidies. Daarmee wordt invulling gegeven aan stap 4 van de subsidie-evaluatie: Behaalde prestaties onderzoeken.

4.1 Output en effecten subsidie recreatieve verbindingen

In paragraaf 2.4 zijn de volgende indicatoren voor de subsidie voor Recreatieve verbindingen vastgesteld:

Output
- Aantal verbeterde recreatieve verbindingen, uitgesplitst naar stad-landverbindingen en verbindingen tussen groengebieden

Effect
- Aantal inwoners bereikt met de verbeterde recreatieve verbindingen, uitgesplitst naar stad-landverbindingen en verbindingen tussen groengebieden

De resultaten van deze indicatoren worden hieronder beschreven.

4.1.1 Outputindicatoren: Aantal verbeterde recreatieve verbindingen

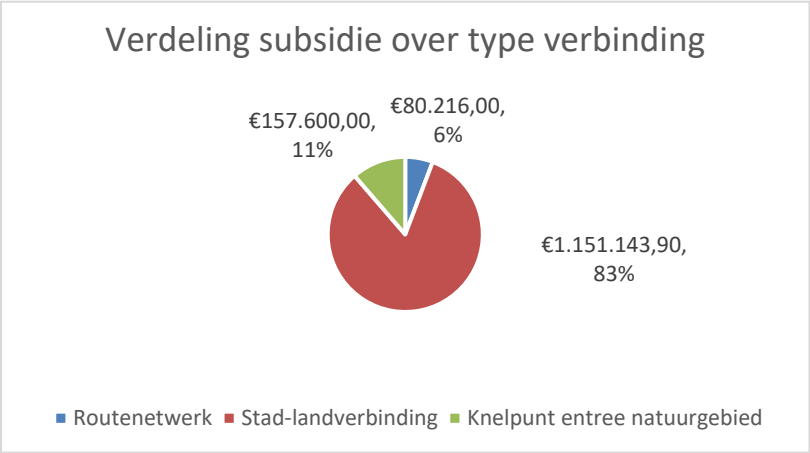
Tabel 6 geeft een overzicht van de met behulp van de subsidie uitgevoerde projecten voor recreatieve verbindingen. In het overzicht is aangegeven wat het doel van het project was, om welk type verbinding het gaat en of de verbinding bedoeld is voor wandelen, fietsen of beiden.

Uit de tabel blijkt dat met behulp van de subsidie acht stad-landverbindingen zijn gerealiseerd en vier verbindingen tussen groengebieden, waarvan er twee betrekking hebben op routestructuren en twee op het verbeteren van de entree van natuurgebieden.

Tabel 6: Overzicht gesubsidieerde projecten met type verbinding

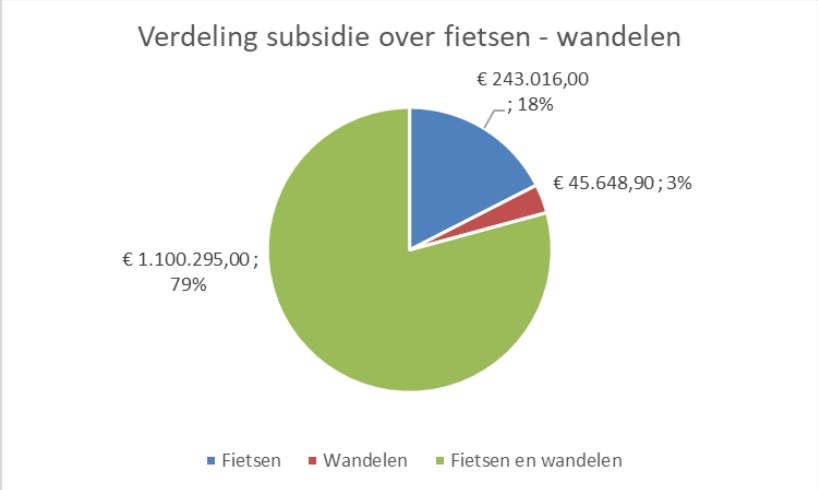
Jaar	project	Doel project	Type verbinding	Wandel- of fietsverbinding	Subsidie vastgesteld
2014	Wandelverbinding OOIJ Overdiemen	Verbetering wandelverbinding tussen IJburg en recreatiegebied Overdiemen	Stad-landverbinding	Wandel	€14.938,00
2014	Boekelermeerweg	Herinrichting Boekelermeerweg tot fietspad	Bijdrage aan routestructuren	Fiets	€ 76.380,00
2014	Boerenlandpad Beets	Nieuwe wandelverbinding over boerenland tussen dorpen Beets en Oudendijk	Bijdrage aan routestructuren	Wandel	€ 9.700,00
2014	Verbindingen Bijlmerweide	Nieuwe fiets- en wandelpaden en –bruggen door Bijlmerweide en naar omliggende groengebieden	Stad-landverbinding	Fiets + Wandel	€ 436.500,00
2015	Knelpunt bezoekerscentrum Koevlak	Betere en veiliger toegang bezoekerscentrum Koevlak voor wandelaars en fietsers	Verbetering entree natuurgebieden	Fiets + Wandel	€ 97.600,00
2016	Recreatieve verbinding S06	Nieuw fietswandelpad tussen woon- en recreatiegebieden Zaandam	Stad-landverbinding	Fiets + Wandel	€ 178.994,00
2016	Recreatieve verbinding Purmerbos	Verbetering fietsverbinding tussen Edam/Purmerend en omliggend recreatiegebied/groengebied	Stad-landverbinding	Fietsen	€ 112.500,00
2016	Reconstructie Cruquiusdijk	Verbetering wandelverbinding tussen woongebied Haarlemmermeer en poldergebied Haarlem	Stad-landverbinding	Wandelen	€ 7.574,90
2016	Recreatieve verbinding S07	Nieuw fietswandelpad en fietsbrug tussen woon- en recreatiegebieden Zaandam	Stad-landverbinding	Fiets + Wandel	€ 77.601,00
2017	Fietsroute knooppunt A4/A9 Badhoevedorp, Fase 1, tunneltje	Aanleg fietstunnel voor recreatieve fietsroute en verbinding recreatiegebieden met Badhoevedorp	Stad-landverbinding	Fiets + Wandel	€ 309.600,00
2017	Het Pad -rondje Robbenoord	Nieuw veilig wandelpad tussen Wieringerwerf en buitengebied voor Rondje Wieringerwerf	Stad-landverbinding	Wandel	€ 13.436,00
2017	Vergroten verkeersveiligheid entree en toegangspad Duin en Kruidberg	Betere en veiliger toegang Nationaal Park entree Duin en Kruidberg voor fietsers en minder validen	Verbetering entree natuurgebieden	Fiets	€ 60.000,00
Totaal					**€1.388.959,90**

Een verdere analyse van de gegevens in de tabel laat zien dat het grootste deel van het subsidiebudget is verstrekt voor stad-landverbindingen (83%). Aan het oplossen van knelpunten bij de entrees van natuurgebieden is 11% besteed, de overige 6% betreft bijdragen aan de routenetwerken voor fietsen en wandelen.



Figuur 8: Verdeling subsidiebudget over type verbinding

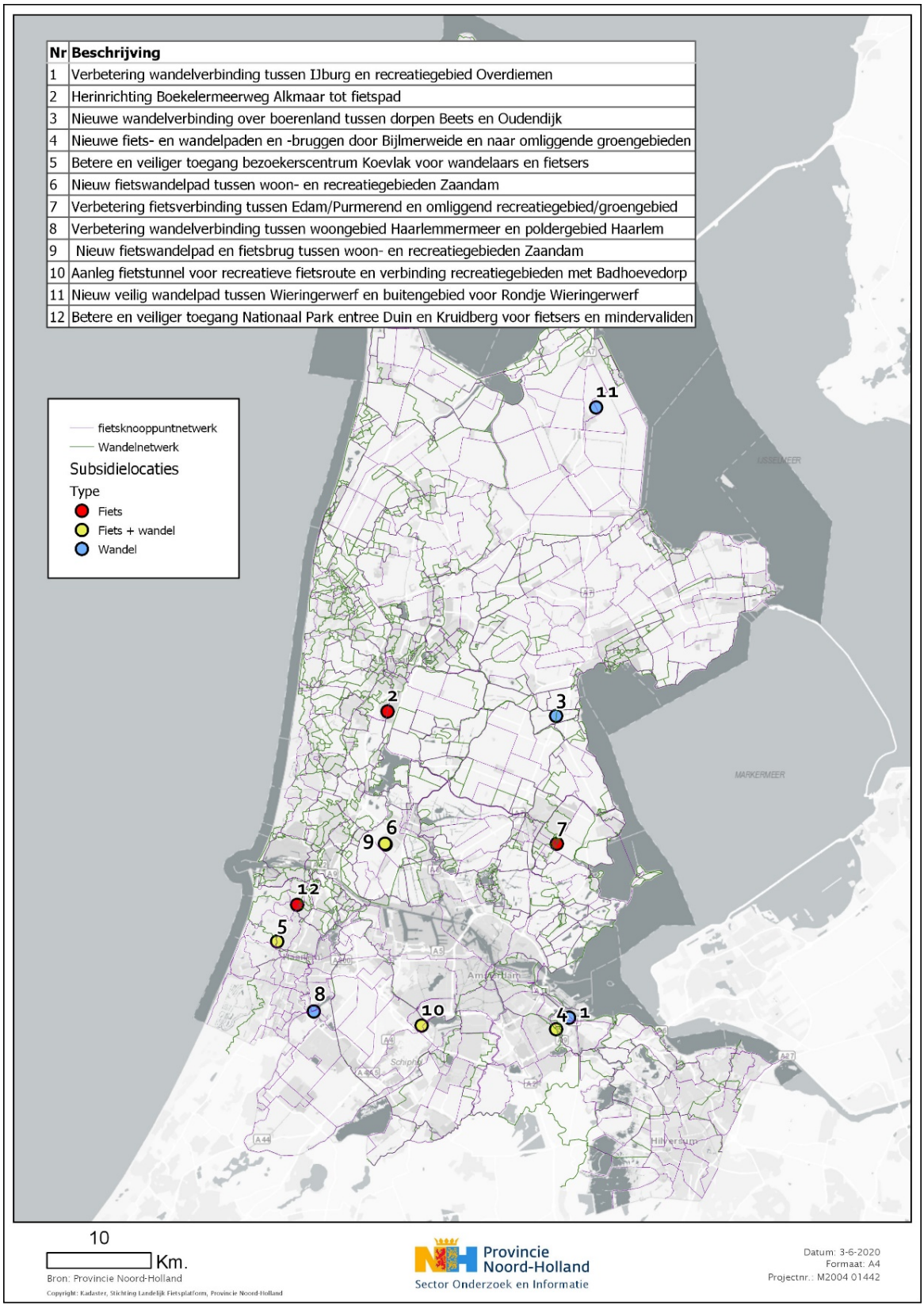
De meeste van de gerealiseerde verbindingen zijn zowel gericht op wandelaars als op fietsers. Bijna 80% van het subsidiebudget is verstrekt voor dergelijke gecombineerde projecten. Daarnaast had 18% van het budget betrekking op projecten die vooral op fietsers gericht waren en 3% betrof alleen wandelaars.



Figuur 9: Verdeling subsidiebudget over verbindingen voor fietsen en/of wandelen

4.1.2 Effectindicator: Aantal inwoners bereikt met verbeterde recreatieve verbindingen

Voor de stad-landverbindingen is bepaald hoeveel inwoners potentieel kunnen profiteren van een met de subsidie verbeterde of gerealiseerde stad-landverbinding. Hiervoor zijn de gerealiseerde projecten op de kaart gezet. Vervolgens is het aantal inwoners binnen een straal van 1 kilometer (voor wandelverbindingen) of 3 kilometer (voor fietsverbindingen en fiets-wandelverbindingen) bepaald. Figuur 10 toont de ligging van de projecten op de kaart.



Figuur 10: Locatie van de gesubsidieerde projecten

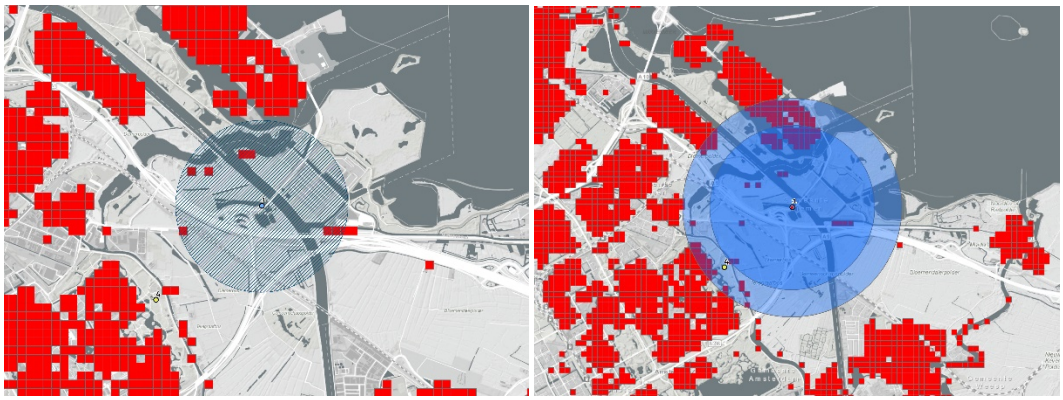
Uit de kaart blijkt dat de meeste projecten in de zuidelijke helft van de provincie liggen. In de eerdere evaluatie van de subsidieregeling werd geconstateerd dat in deze verstedelijkte zuidelijke helft van de provincie de behoefte aan verbetering van de recreatieve verbindingen het grootst is. Tabel 7 geeft het geschatte aantal inwoners dat profiteert van de gesubsidieerde stad-landverbindingen en de overige gesubsidieerde recreatieve verbindingen weer.

Tabel 7: Geschat aantal inwoners dat profiteert van de gesubsidieerde recreatieve verbinding

Project	Type verbinding	Wandel en/of fietsverbinding	Gehanteerde straal om project (meters)	Aantal inwoners
Wandelverbinding OOIJ Overdiemen	Stad-land	Wandel	1000	65
Verbindingen Bijlmerweide	Stad-land	Fiets + wandel	3000	130.385
Recreatieve verbindingen de Omzoom S06	Stad-land	Fiets + wandel	3000	46.010
Recreatieve verbinding Purmerbos	Stad-land	Fiets	3000	61.195
Reconstructie Cruquiusdijk	Stad-land	Wandel	1000	1.885
Recreatieve verbindingen de Omzoom S07	Stad-land	Fiets + wandel	3000	40.860
Fietsroute knooppunt A4/A9 Badhoevedorp, Fase 1, tunneltje	Stad-land	Fiets + wandel	3000	48.650
Aanleg wandelpad Robbenoordweg	Stad-land	Wandel	1000	4.020
Subtotaal stad-landverbindingen				**333.070**
Herinrichting Boekelermeerweg	Routestructuur	Fiets	3000	31.140
Boerenlandpad Beets	Routestructuur	Wandel	1000	440
Vergroten verkeersveiligheid entree en toegangspad Duin en Kruidberg	Entree natuur	Fiets	3000	72.410
Knelpunt bezoekerscentrum Koevlak	Entree natuur	Fiets + wandel	3000	43.875
Subtotaal verbindingen tussen groengebieden				
Totaal				**480.935**

In totaal kunnen met deze wijze van schatten circa 480.935 inwoners potentieel profiteren van alle gesubsidieerde recreatieve verbindingen: circa 333.000 inwoners profiteren van de gerealiseerde stad-landverbindingen en 147.865 inwoners van de gerealiseerde verbindingen tussen groengebieden. Voor enkele locaties verdient het weergegeven getal een nadere toelichting.

- Voor de wandelverbinding tussen IJburg en recreatiegebied Overdiemen geldt dat de kern Amsterdam ruim voldoet aan het criterium van kernen met meer dan 30.000 inwoners. Maar binnen een straal van 1 kilometer van het project wonen weinig mensen. Onderstaande figuur 11 laat de situatie rond dit project zien. In een straal van 1,5 en 2 kilometer wonen respectievelijk 2.990 en 10.055 inwoners.



Figuur 11: Inwoners rond project OOIJ-Overdiemen met straal 1 km (links) en 1,5 en 2 km (rechts)

- Voor routestructuren geldt dat die ook gebruikt kunnen worden door wandelaars en fietsers die van verder weg komen.
- Nationaal Park Zuid-Kennemerland ontving in 2008 1,8 miljoen bezoekers per jaar (Beheer en Ontwikkelplan 2014-2024). Het park heeft 22 entrees. Van de entree Duin en Kruidberg is niet bekend hoeveel bezoekers er gebruik van maken. De hoofdentree bezoekerscentrum De Kennemerduinen bij het Koevlak had in 2016 215.000 bezoekers. De berekende schatting van het aantal inwoners dat profiteert van de gerealiseerde verbinding geeft voor deze locatie dus een sterke onderschatting.

In de evaluatie uit 2013 kwam men op een aantal van 340.000 mensen die potentieel profiteerden van de gesubsidieerde recreatieve verbindingen in 16 projecten. Een vergelijking tussen beide aantallen is niet mogelijk, omdat een andere werkwijze is gehanteerd voor het maken van de schatting.

4.2 Output en effecten subsidie uitbreiding wandelnetwerk

In paragraaf 2.4 zijn de volgende indicatoren voor de subsidie voor Recreatieve verbindingen vastgesteld:

Output
- Aantal kilometers uitbreiding wandelnetwerk
- Kwaliteit van het wandelnetwerk

Effect
- Bekendheid van het wandelnetwerk
- Gebruik van het wandelnetwerk

De resultaten van deze indicatoren worden hieronder beschreven.

4.2.1 Outputindicator: Aantal gerealiseerde kilometers wandelnetwerk

De looptijd van de subsidieregeling is feitelijk nog te kort om deze te evalueren op zijn werkzaamheid. Sinds de opening in 2018 is voor 803 kilometer wandelnetwerk subsidie toegekend. Daarnaast zijn nog twee subsidieaanvragen in behandeling.

Tabel 8: Aantal kilometers te realiseren wandelnetwerk in subsidieaanvragen uitvoeringsregeling

Jaar	Subsidieaanvrager	Project	Aantal kilometers wandelroute (in subsidieaanvraag)
2018	Recreatieschap Westfriesland	Afronden wandelnetwerk Westfriesland	500
2018	Groengebied Amstelland	Wandelnetwerk Amstelland	253
2020	Groengebied Amstelland	Uitbreiding wandelnetwerk Amstelland	50
Totaal			**803**

Het aantal kilometers te realiseren wandelnetwerk in de subsidieaanvragen is in het algemeen groter dan wat daadwerkelijk in de praktijk wordt gerealiseerd. De subsidieaanvraag gaat uit van wat idealiter gerealiseerd zou moeten worden en potentieel mogelijk lijkt. In de praktijk zijn er meestal toch delen waarover bijvoorbeeld geen overeenstemming kan worden bereikt met de grondeigenaar (denk aan boerenlandpaden). Daarom is aan RNH gevraagd hoeveel kilometer wandelpad er volgens hun administratie op dit moment in de verschillende regio's in Noord-Holland aanwezig is. In onderstaande tabel 9 zijn deze kilometers geplaatst naast de raming in de quickscan van 2016[18]. Daarnaast is op basis van de huidige inzichten een nieuwe raming gemaakt van het totaal te realiseren aantal kilometers wandelnetwerk. Deze raming is *exclusief* mogelijke wensen vanuit de regio zelf om het wandelnetwerk op termijn nog verder te verbeteren en uit te breiden. Dergelijke wensen kunnen bijvoorbeeld voortkomen uit de bouw van nieuwe woonwijken. Zo acht RNH het mogelijk dat in de Kop van Noord-Holland, de regio Alkmaar en de regio Midden-Kennemerland nog respectievelijk 25, 25 en 15 tot 25 kilometer wandelnetwerk toegevoegd gaan worden.

Tabel 9: Overzicht kilometers wandelnetwerk per regio uit quickscan 2016 en stand volgens RNH per juli 2020

Regio	Aantal kilometers wandelnetwerk			
	Schatting gerealiseerd in quickscan 2016	**Raming totaal te realiseren in quickscan 2016**	**Gerealiseerd per juli 2020**	**Nieuwe raming totaal te realiseren per juli 2020**
Texel	0	500	0	500
Kop van Noord-Holland	185	605	601	601
Westfriesland	250	1.050	516	516
Regio Alkmaar*	541	641	522	522
Laag Holland	482	532	540	609
Midden-Kennemerland	175	220	300	300
Zuid-Kennemerland	0	500	0	586
Amstelland	0	333	59	362
Gooi&Vechtstreek	0	488	407	407
Subtotaal NH	**1.633**	**4.869**	**2.945**	**4.403**
Almere-Lelystad	0	750	0	750
Totaal	**1.633**	**5.619**	**2.945**	**5.153**

[18] Raming inclusief correctie voor regio Alkmaar, zie paragraaf 2.3.1

Uit de tabel blijkt dat het wandelnetwerk in de periode sinds het uitvoeren van de quickscan met 1.312 kilometer is gegroeid van 1.633 naar 2.945 kilometer. Dat is een groei van 80%. Het grootste deel van deze groei is gerealiseerd met behulp van de verleende subsidies buiten uitvoeringsregeling. Vanuit de nieuwe uitvoeringsregeling is 270 kilometer aangelegd in de regio Westfriesland. Voor het Noord-Hollands grondgebied (dus exclusief Almere-Lelystad) is het percentage van het wandelnetwerk dat al is gerealiseerd ten opzichte van de raming in 2016 gestegen van 34% naar 60%. Ten opzichte van de nieuwe raming voor het te realiseren wandelnetwerk op het grondgebied van Noord-Holland is nu 66% van het netwerk gerealiseerd. Hierbij zijn de mogelijke nieuwe wensen voor uitbreiding in de toekomst buiten beschouwing gelaten.

Er moet op het grondgebied van Noord-Holland in totaal nog 1.458 kilometer worden aangelegd. Veel hiervan is al in aanleg (Amstelland) of in aanvraag (Zuid-Kennemerland, Laag-Holland en een deel van de opgave voor Amstelland). Wanneer de voorgenomen projecten volgens planning worden gerealiseerd moeten deze eind 2022 gereed zijn. Dan resteert nog een deel van de opgave in Amstelland en 500 kilometer wandelnetwerk op Texel. In de afgelopen periode is er geen prioriteit gegeven aan het wandelnetwerk op Texel, omdat de indruk is dat bij de stakeholders daar die zelf wandelmogelijkheden bieden op dit moment geen behoefte wordt gevoeld om aan te sluiten bij de systematiek van het wandelnetwerk. De toeristische stromen op Texel lopen op dit moment goed. Aan de realisatie van het wandelnetwerk in Almere-Lelystad is de afgelopen periode door RNH in overleg met de provincie Noord-Holland geen prioriteit gegeven.

4.2.2 Outputindicator: Kwaliteit van het wandelnetwerk

Voor deze indicator is informatie verzameld over:

a. Het beheer van de routestructuur;
b. De mening van geïnterviewden over de kwaliteit van het wandelnetwerk en/of de indruk over de tevredenheid van de gebruikers;
c. De mening van geënquêteerden over mogelijke verbeterpunten voor het wandelnetwerk

Ad a: Beheer van de routestructuur

Het beheer van de wandelnetwerken, maar ook de langeafstandswandelpaden (LAW) en de streekpaden (SP) is in Noord-Holland versnipperd. In grote lijnen beheren 4 partijen het totale netwerk in Noord-Holland. RNH beheert de routestructuur van het wandelnetwerk Noord-Holland in Laag-Holland, Regio Alkmaar, Midden Kennemerland, Kop van Noord-Holland, Diemerscheg en het Noord-Hollandpad. Recreatieschap Westfriesland beheert en onderhoudt het wandelnetwerk Westfriesland, Regio Gooi en Vechtsteek het wandelnetwerk Regio Gooi en Vecht. Wandelnet beheert de Lange afstand wandelroutes en Streekpaden, zowel de tracés die buiten de hierboven genoemde netwerken vallen als de tracés die er binnen vallen. De netwerken van Staatsbosbeheer en de PWN worden door deze partijen zelf beheerd. Bij concrete beheer- en onderhoudswerkzaamheden zoeken de genoemde partijen afstemming met elkaar als dat nodig is. Er zijn geen structureel overleggen vastgelegd, maar volgens RNH weet men elkaar te vinden.

In het onderstaande ligt de focus op onderhoud en beheer door RNH, omdat zij het grootste deel van het wandelnetwerk beheren. RNH voert het beheer van het Wandelnetwerk uit voor verschillende opdrachtgevers. Dit gebeurt op contractbasis. De meeste hiervan hebben een einddatum (gemeenten), andere contracten zijn opgenomen in de participantenbijdragen van de recreatieschappen. Afhankelijk van de wensen van de opdrachtgever worden netwerken in drie varianten beheerd en onderhouden, hiermee wordt ook de kwaliteit van het netwerk bepaald. De drie varianten zijn:

i. Herstel werkzaamheden op basis van meldingen en 10% inspectie en inventarisatie van een netwerk per jaar

ii. Herstel werkzaamheden op basis van meldingen en 1 keer per jaar volledige inventarisatie van een netwerk
iii. Herstel werkzaamheden op basis van meldingen en 2 keer per jaar volledige inventarisatie van een netwerk

Tijdens een inspectieronde worden de markering en de voorzieningen gecontroleerd op aanwezigheid en staat van onderhoud en vindt een schoonmaak plaats (borden). Als herstel noodzakelijk is wordt dit uitgevoerd met een maximum van 5% per jaar van de totale opdrachtsom. Optie ii wordt in de praktijk het meest gekozen door opdrachtgevers. Optie i is naar de mening van RNH eigenlijk niet voldoende om de kwaliteit te handhaven, maar deze wordt soms vanwege de geringere kosten toch gekozen door een enkele opdrachtgever. Optie iii geldt alleen in Laag Holland, het eerste deel van het netwerk. Vanuit de historie van het netwerk daar, zijn de budgetten voor onderhoud goed geregeld.

Er zijn wel specificaties voor het wandelnetwerk in de subsidieregeling vastgelegd, maar er is nog geen kwaliteitshandboek voor het beheer en onderhoud beschikbaar door gebrek aan tijd/budget om dit op te stellen. Offerteaanvragen voor onderhoud door aannemers worden daardoor gemaakt op basis van oude bestekken en de praktijkervaring van de opsteller. Tot nu toe functioneert dit goed, maar RNH vindt de huidige situatie eigenlijk niet gewenst. Het Routebureau Utrecht heeft bijvoorbeeld wel een kwaliteitshandboek opgesteld, maar zij hebben een ander systeem voor het wandelnetwerk, zodat dit niet overdraagbaar is voor de situatie in Noord-Holland.

De onderhoudswerkzaamheden betreffen alleen de routevoorzieningen. De kwaliteit van de paden is niet de verantwoordelijkheid van RNH. Maar als ze problemen zien, dan melden ze dat aan de grondeigenaar. Binnen de eigen recreatiegebieden geven ze het door aan de verantwoordelijke collega's.

Wandelaars kunnen problemen in het netwerk melden via de app of (sinds kort) via het landelijk meldsysteem www.meldpuntroutes.nl. Vóór het gebruik van dit landelijke meldsysteem vonden meldingen plaats via de website van het wandelnetwerk Noord-Holland en van Wandelnet (Routes.nl). De meldingen via de app over de delen van het wandelnetwerk in Westfriesland en Gooi en Vechtstreek werden in die periode door RNH doorgestuurd naar de beheerders in die regio's. Nu worden zij rechtstreeks geïnformeerd via het landelijke meldsysteem. Tenslotte zijn er nog verschillende e-mailadressen waar de wandelaar terecht kan.[19] Meldingen worden door RNH binnen 10 werkdagen opgelost, mits de benodigde materialen voorradig zijn. Als het langer duurt krijgt de melder bericht. De praktijk is dat de melding binnen 5 werkdagen wordt opgelost. Melders krijgen altijd feedback over de afhandeling van hun melding.

Enkele geïnterviewden hebben zorgen geuit over de toekomst van het beheer. Eén geïnterviewde merkte op: *"Bij de uitrol van het netwerk vormen de beheerkosten één van de grootste hobbels voor gemeenten. Wat ga je doen als gemeenten hiervoor in de toekomst geen budget meer hebben?".* Een andere geïnterviewde gaf aan via beheersubsidies net voldoende budget te hebben voor het beheer van de wandelpaden, maar niet voor de andere recreatieve routestructuren (fietsen, ruiters, mountainbikes). De kosten van beheer van de recreatieve routestructuren in hun geheel zijn volgens de geïnterviewde niet structureel geborgd en dat geeft zorgen voor de toekomst.

Ad b: Mening van geïnterviewden over de kwaliteit van het wandelnetwerk of indruk van tevredenheid gebruikers

De geïnterviewden zijn over het algemeen positief over de kwaliteit van het wandelnetwerk Noord-Holland en krijgen daarover ook positieve feedback van gebruikers. Dit blijkt uit de volgende uitspraken:

[19] info@recreatienoordholland.nl, routebureau@recreatienoordholland.nl en info@noordholandpad.nl.

- *"Het wandelnetwerk Noord-Holland is een behoorlijk goed uitgevoerd netwerk. Het is goed bewegwijzerd en het onderhoud is ook goed ingericht."*
- *"De kwaliteit is nu goed."*
- *"Wij ontvangen veel positieve geluiden en ervaringen over het wandelnetwerk."*
- *"Uit de uitkomsten uit twee tevredenheidenquêtes onder inwoners komt naar voren dat men heel blij is met het wandelnetwerk."*

De mening van de projectleider van het Routebureau bij RNH is dat gegeven de niveaus van onderhoud van de verschillende onderdelen van het netwerk de kwaliteit van het wandelnetwerk gemiddeld een cijfer 7,5 tot 8 verdient. De kwaliteit in een specifiek deel van het wandelnetwerk is afhankelijk van het type onderhoud dat is gekozen, maar deze scoren volgens hem allemaal voldoende. Opdrachtgevers besluiten om budgettechnische redenen er voor om al of niet voor een hoger kwaliteitsniveau te kiezen.

In 2019 zijn 253 meldingen van gebruikers over het netwerk ontvangen, waarvan 110 over het deel in de regio Gooi en Vechtstreek. Dit had te maken met een door de regio uitgevoerd pilotproject met een innovatief (duurzamer) materiaal milieuvriendelijker voor de paaltjes van de bewegwijzering. Het bestuur van de regio heeft inmiddels besloten om niet door te gaan met de pilot en de bewegwijzering uit te voeren met houten palen, zoals in de rest van het wandelnetwerk in Noord-Holland.

Ad c: De mening van geënquêteerden over mogelijke verbeterpunten voor het wandelnetwerk
In de enquête die in het kader van dit onderzoek is uitgezet is aan respondenten die aangaven het wandelnetwerk te kennen (177 van de 330 respondenten) gevraagd of zij hiervoor verbetersuggesties hebben. Tweederde van hen (116 respondenten) had geen verbetersuggesties en zijn kennelijk tevreden met hoe het wandelnetwerk nu functioneert. Eenderde (61 respondenten) heeft wel verbetersuggesties. De ingediende suggesties zijn opgenomen in bijlage 3. Ongeveer de helft van de ingediende suggesties heeft betrekking op de website en de app, 25 suggesties hebben betrekking op de fysieke elementen van het wandelnetwerk: de routepaaltjes en informatieborden. De verbetersuggesties voor de routepaaltjes hebben voor de helft betrekking op de zichtbaarheid en vindbaarheid van de paaltjes. Sommige zijn in de ogen van de betreffende wandelaar onhandig geplaatst, andere zijn niet goed zichtbaar door hoge begroeiing en soms zijn de paaltjes gewoon verdwenen. De andere suggesties hebben betrekking op de systematiek van het netwerk: hoe vaak en waar mag je een pijl verwachten. Ook zijn er wandelaars die graag dezelfde systematiek als het fietsknooppuntennetwerk willen hanteren, waarbij je van nummer naar nummer fietst. De twee suggesties over de informatieborden betreffen zichtbaarheid en de inhoud van de informatieborden. Ongeveer een derde van de suggesties heeft betrekking op andere zaken, waaronder de paden zelf ('mooiere paden', 'nog meer wandelpaadjes door de natuur'), de begaanbaarheid van de paden, betere informatie over het broedseizoen, toegankelijkheid voor honden, de aanwezigheid van waakhonden en betaald of onbetaald parkeren. Ook zijn er suggesties voor soorten routes die men graag zou willen lopen (langere routes, meer routes rondom steden, meer onverharde routes, meer routes waar honden los mogen lopen). Eén suggestie betreft te weinig maaien langs de route en één de onbegaanbaarheid van specifieke routes bij veel regen.

4.2.3 Effectindicator: Bekendheid van het wandelnetwerk
De bekendheid van het wandelnetwerk wordt bekeken aan de hand van de promotie van het netwerk, de bekendheid van de website en de app en de resultaten van de uitgevoerde enquête.

Promotie van het wandelnetwerk
De promotie van het wandelnetwerk Noord-Holland als geheel wordt uitgevoerd door RNH. Er is een Marketingplan Wandelnetwerk Noord-Holland 2015-2017. Vanaf 2018 werkt het Routebureau van Recreatie

Noord-Holland met een jaarlijks communicatieplan met concrete activiteitenplanning. Het beschikbare budget voor promotie is volgens RNH bescheiden. De belangrijkste instrumenten voor publiciteit van het netwerk zijn:

- samenwerking met marketingorganisaties als Holland Boven Amsterdam en Amsterdam & Partners. Dit resulteert o.a. in deelname aan de jaarlijkse fiets- en wandelbeurs, blogs, opname in nieuwsbrieven. Andere partners waarmee RNH samenwerkt voor de communicatie zijn: Bureau Toerisme Laag Holland, Vereniging Water, Land & Dijken, Recreatieschap Westfriesland, Regio Gooi & Vecht, RMN/Routebureau Utrecht, Stichting Liniebreed Ondernemen en Wandelnet.
- promotie tijdens wandelevenementen in Noord-Holland in samenwerking met de provincie zoals bijvoorbeeld de wandelvierdaagse in Alkmaar, de 30 van Zandvoort etc.
- inzet van eigen communicatiemiddelen: www.wandelnetwerknoordholland.nl, Facebook (oa publicatie ommetje van de maand, seizoenswandelingen, foto's en recensies van wandelaars etc), Instagram, publicaties in regionale toeristische uitgaven zoals bijvoorbeeld de Egmondkrant en persberichten voor lokale media. In alle uitingen brengt RNH de website en app onder de aandacht met als doel het aantal gebruikers van deze middelen te vergroten.
- Promotie voor wandelen en routes via andere (deels eigen) websites: www.recreatienoordholland.nl/routes; www.noordhollandpad.nl, websites van de vijf recreatieschappen waarvoor RNH uitvoerder is.
- Uitgave van drukwerk ter promotie van wandelen (beperkt). Er zijn flyers van het wandelnetwerk en Noordhollandpad. Deze worden verspreid met foldermateriaal van derden via Destinatie Marketing Organisaties als Holland Boven Amsterdam, Bureau Toerisme Laag Holland, Amsterdam & Partners, VVV Gooi en Vecht.

In de interviews is door één persoon naar voren gebracht dat het belangrijk is de ondernemers bij de marketing van het wandelnetwerk te betrekken. Sommige ondernemers pakken de kans uit zichzelf op, anderen moeten volgens de geïnterviewde hier steeds opnieuw aan herinnerd worden. In Noord-Brabant besteedt VisitBrabant Routebureau veel aandacht aan het ondersteunen van ondernemers. In deze provincie is veel aandacht voor de economische kant van recreatie en toerisme. Onderstaand kader schetst kort de werkwijze die in Brabant voor zowel wandel- als fietsroutes wordt gehanteerd.

VisitBrabant focust bij de marketing op het ontwikkelen van thematische routes. Wandelaars en fietsers worden getriggerd door de thema's, het stimuleert het gebruik van het netwerk. VisitBrabant werkt met belevingsroutes waarbij storytelling wordt ingezet. Voor de hele provincie zijn eerst internationale routes ontwikkeld, bijvoorbeeld een Van Gogh-route en een Liberation-route. Voor subregio's. wordt gebruik gemaakt van thema's zoals bijvoorbeeld sagen en legendes. VisitBrabant biedt aan gemeenten of regio's diensten aan waarmee zij hun eigen belevingsroute kunnen realiseren. Die diensten (storytelling, fotografie en bewegend beeld) bieden zij zelf aan om een product van goede kwaliteit te kunnen maken en vervolgens biedt VisitBrabant dan ook marketing, aandacht en continuïteit. Gemeenten en regio's kunnen zo de kracht van de gezamenlijke aanpak via VisitBrabant benutten. Op deze manier wordt een hogere kwaliteit bereikt dan bij het geven van losse opdrachten aan particuliere bureaus.
De (sub)regionale belevingsroutes worden vaak gedragen door ondernemers, bv. door middel van arrangementen of een product (bv. een bier dat aansluit bij een thema). Het Routebureau betrekt de ondernemer bij het maken van het verhaal en adviseert ook hoe een product aan het verhaal kan worden gekoppeld.

Verdere diensten voor ondernemers zijn:

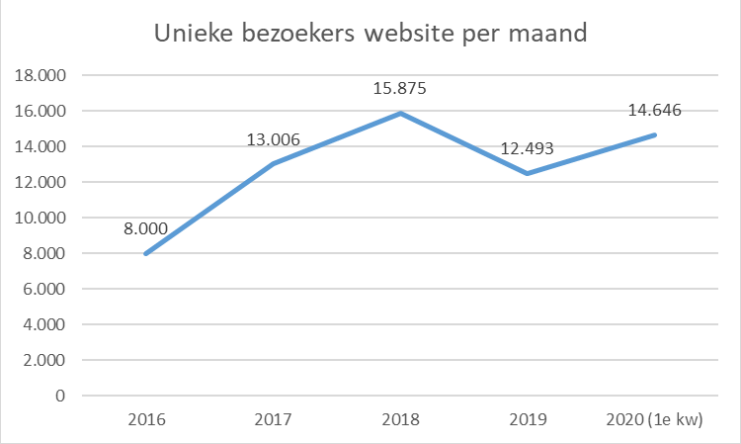
- *Kaartjes van het routenetwerk (gratis). Dit levert VisitBrabant als een pdf met dan het routenetwerk rond de coördinaten van de ondernemer.*

- *Themaroutes rondom een onderneming (als service voor hun gasten)*
- *Sinds kort een interactieve digitale routekaart die ondernemers op hun website kunnen tonen, met hun onderneming centraal in de kaart.*

Gebruik website en app

De website en de wandelapp zijn beiden in april 2015 gelanceerd, op dat moment nog met een klein aantal routenetwerken. De site is de afgelopen jaren uitgebreid met nieuw gerealiseerde netwerken. Ook zijn er nieuwe onderdelen toegevoegd zoals themaroutes en ommetjes. In 2019 is een onderzoek uitgevoerd naar de gebruiksvriendelijkheid en gebruikservaring van de website in combinatie met de app. De conclusie van het onderzoek is dat de gebruikers de site en de app positief waarderen. Zij geven tevens een aantal verbeterpunten. Een groot aantal van deze verbeterpunten is uitgewerkt in een verbetervoorstel dat in 2020 wordt uitgevoerd. Het belangrijkste verbeterpunt is dat de gebruiker ook in de app zelf routes kan samenstellen en dat app en website dus dezelfde functionaliteiten hebben. Daarnaast wordt het uiterlijk van de website meer gericht op het enthousiasmeren van wandelaars voor routes. Deze aanpassing aan de website heeft inmiddels al plaatsgevonden, de aanpassing van de app is in de testfase[20].

De bezoekersaantallen van de website zijn bekend over de periode 2016 tot en met het eerste kwartaal van 2020[21] en zijn weergegeven in figuur 112.



Figuur 12: Unieke bezoekers website per maand

Over de periode 2016 tot en met 2019 is het gemiddeld aantal bezoekers per jaar ruim 148.000. Een geïnterviewde van RNH meldt dat volgens deskundigen de website het daarmee goed doet in vergelijking met bijvoorbeeld recreatieve websites van VVV's. Ter vergelijking is een schatting gemaakt voor het aantal views voor wandelen op een van de grootste landelijke routewebsites voor wandelen en fietsen: Route.nl. Het totaal aantal views voor wandelen in Noord-Holland voor deze website in 2019 wordt geschat op bijna 438.000[22].

Er is sinds 2016 een stijgende lijn te zien in het aantal installaties van de wandelapp. De wandelapp is op dit moment (peiling april 2020) geïnstalleerd op 13.757 telefoons (8.140 Android-toestellen en 5.617

[20] Stand 11 augustus 2020
[21] In maart was sprake van een sterke stijging van het bezoek, waarschijnlijk door de Corona-maatregelen.
[22] Schatting op basis van diverse cijfers over views en downloads voor routes voor wandelen en fietsen in Noord-Holland van Route.nl.

Apple-toestellen[23]). Mensen installeren de app tijdelijk. Dit betekent dat er gebruikers verdwijnen en er gebruikers bijkomen, maar het totaal aantal installaties loopt langzaam op.

Bekendheid: resultaten enquête

De resultaten van de enquête laten zien dat ca. 54% van de respondenten bekend is met het wandelnetwerk Noord-Holland en dat dit wandelnetwerk door de respondenten relatief het meest gebruikt werd voor het plannen van routes in vergelijking met andere bekende websites voor het plannen van routes die in de enquête waren opgenomen (zie bijlage 3). Gezien de opzet van de enquête kunnen hier geen harde conclusies uit getrokken worden over de bekendheid onder de gehele doelgroep, maar het geeft wel een indicatie dat het netwerk redelijk goed bekend is onder de respondenten.

4.2.4 Effectindicator: Gebruik van het wandelnetwerk

Het meten van het gebruik van recreatieve verbindingen vindt in heel Nederland nog nauwelijks plaats. In de interviewronde is hierover met het Routebureau Utrecht en VisitBrabant Routebureau gesproken. Daarbij werd aangegeven dat dit een onderwerp is waar alle routebureaus mee worstelen: "Er zijn veel data op basis van kengetallen of panels. Maar niemand weet concreet hoe druk het is op een specifieke locatie." Op landelijk niveau is een data-alliantie voor toerisme en recreatie opgericht die verbetering wil bereiken van de beschikbare kwantitatieve informatie over toerisme en recreatie. Door de Corona-crisis heeft dit extra prioriteit gekregen met het oog op druktemanagement en spreiding van bezoekers. In mei 2020 is VisitVeluwe op de Posbank gestart met een pilot waarbij met 4 sensoren aantallen en richting van bezoekers wordt gemeten. De pilot is gericht op het verkrijgen van meer informatie over factoren die van invloed kunnen zijn op drukte, zoals o.a. tijdstip en weer.

Recreatie Noord-Holland hoort op dit gebied bij de voorhoede en verzamelt sinds 2017 informatie over het gebruik van het wandelnetwerk via een netwerk van digitale sensoren. Dit innovatieve tellernetwerk werkt op dit moment als gevolg van diverse typen storingen nog niet optimaal, zodat de informatie die eruit kan worden afgeleid nog incompleet is. Samen met de leverancier van de apparatuur werkt RNH aan verbetering van het systeem. Bij een telsysteem worden geen unieke wandelaars geteld. Wandelaars die vaker dezelfde route lopen worden dus meermalen geteld. In feite telt het systeem dus het aantal wandelingen. In 2019 zijn in zes regio's van het wandelnetwerk in totaal ruim 1 miljoen wandelingen geteld. Omdat er geen benchmark is waarmee dit aantal kan worden vergeleken, kunnen hieraan geen oordeel verbonden worden of het wandelnetwerk voldoende wordt gebruikt.

4.3 Output en effecten subsidie Toeristische Overstappunten

In paragraaf 2.4 zijn de volgende indicatoren voor de subsidie voor Toeristische Overstappunten vastgesteld:

Output
- Dekking van de provincie met TOP's

Effect
- Bekendheid van de TOP's
- Gebruik van de TOP's

De resultaten van deze indicatoren worden hieronder beschreven.

[23] Dit is maar een deel van het aantal installaties omdat Apple niet alles laat zien (alleen gebruikers die aangeven dat ze wensen te delen dat ze de app hebben geïnstalleerd). De ervaring bij RNH leert dat het ongeveer 50/50 is verdeeld over Android- en Appletoestellen.

4.3.1 Outputindicator: Dekking van de provincie met TOP's

In totaal zijn in juni 2020 62 TOP's in de provincie Noord-Holland aanwezig. Daarvan zijn er 55 te vinden op www.natuurwegwijzer.nl/tops, de 7 TOP's in de regio Gooi- en Vechtstreek zijn te vinden op https://www.vvvgooivecht.nl/nl/zien-en-doen/actief-in-de-regio/tops. In de onderzoeksperiode 2013 tot en met 2019 zijn in totaal 38 TOP's met de subsidie gerealiseerd. Van de totaal 62 TOP's in Noord-Holland is dus 61% gerealiseerd met behulp van de subsidieregeling.

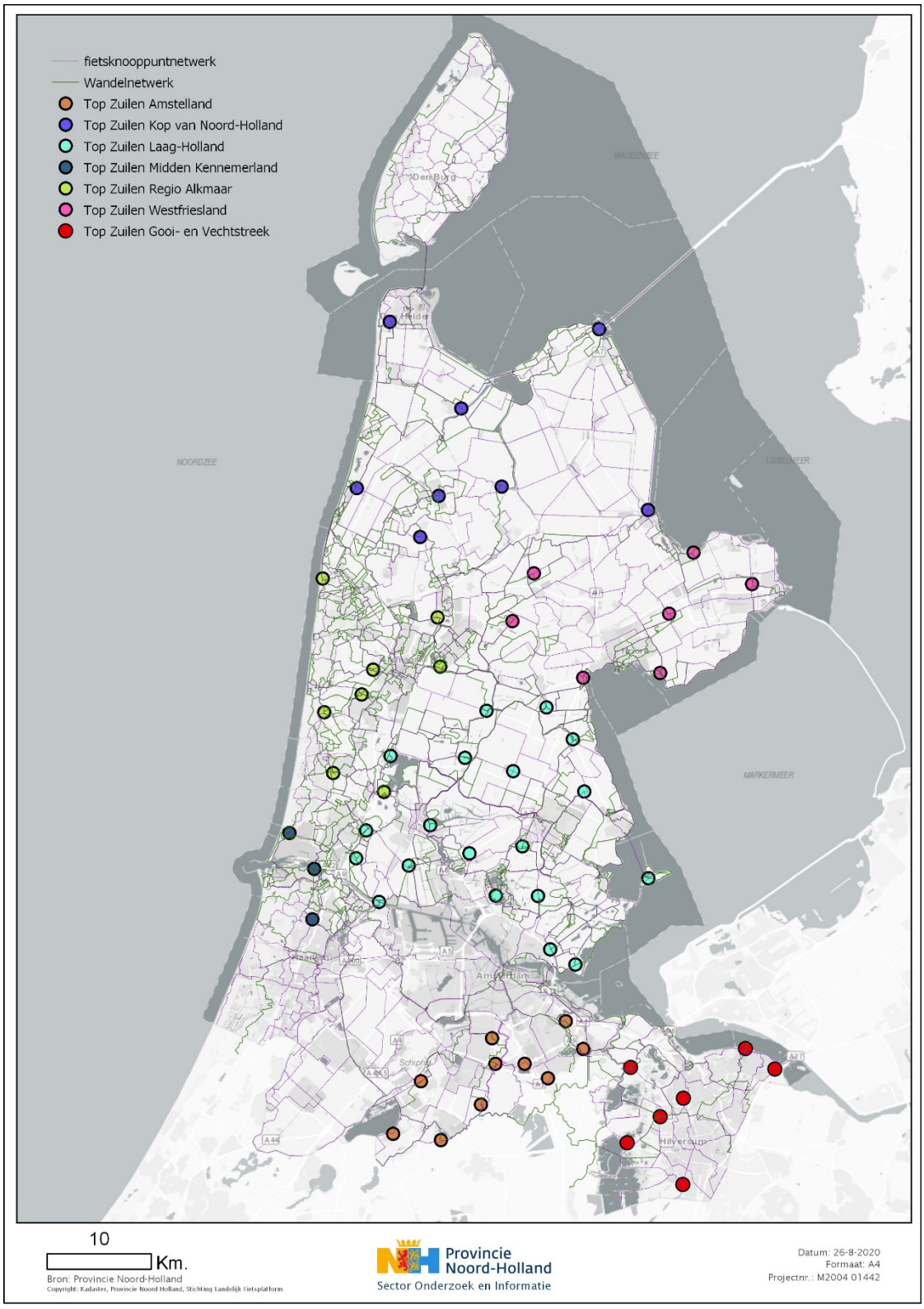
Het is de keuze van gebieden zelf of zij bij het wandelnetwerk en de systematiek van de TOP's willen aansluiten en hierin willen investeren. Tijdens het onderzoek is in een interview naar voren gebracht dat "*de realisatie van een TOP kostbaar is en dat met de huidige subsidieregeling gemeenten en recreatieschappen eerder akkoord gaan met de realisatie van nieuwe TOP's, omdat ze dan maar 25% van de totale kosten hoeven te financieren (daarnaast betalen zij de kosten van beheer en onderhoud van deze objecten)*". De geïnterviewde sprak de verwachting uit dat "*als de subsidieregeling uitgeput is, geen nieuwe TOP's meer gerealiseerd zullen worden. Partijen zullen dan nog wel informatiezuilen of panelen plaatsen, maar ieder doet het dan op zijn/haar eigen wijze waardoor er geen éénduidig model over de hele provincie verspreid staat. De herkenbaarheid voor het grote publiek is dan minder makkelijk te realiseren."* Deze diversiteit in vormen is deels al realiteit, doordat in de regio Gooi- en Vechtstreek voor een andere (goedkopere) vormgeving van de TOP's is gekozen. De gemeenten in deze regio realiseren de TOP's zonder subsidie van de provincie.

Vergelijken van de dekking van de TOP's met andere provincies of regio's is moeilijk, omdat de plaatsing van TOP's gerelateerd is aan aanwezige routestructuren. De dichtheid hiervan is weer gerelateerd aan de aard van het landschap. Om toch een gevoel voor aantallen te krijgen: in Zuid-Holland zijn 46 TOP's aanwezig, in de Achterhoek 33. In Noord-Brabant zijn 30 Natuurpoorten.

Figuur 13 laat de verspreiding van de TOP's over de provincie zien in relatie tot de routenetwerken voor wandelen en recreatief fietsen. Op dit moment zijn in vrijwel alle regio's TOP's aanwezig, behalve in de regio Zuid-Kennemerland. Op dit moment wordt in deze regio een project uitgevoerd waarin de realisatie van het wandelnetwerk en een aantal TOP's wordt gecombineerd. Hiermee wordt deze 'witte vlek' in de nabije toekomst ook ingevuld. Deze toekomstige TOP's meegerekend laat het kaartbeeld een goede spreiding van de TOP's zien. Grootschalige polderlandschappen, zoals de Wieringermeer, lenen zich minder goed voor wandelen en zijn meer geschikt voor fietsen. Daar zijn dan ook minder TOP's nodig.

In de interviewronde is aan verschillende partijen gevraagd of er naar hun mening nu genoeg TOP's in hun regio of in de provincie in het algemeen zijn. Twee geïnterviewden vinden het moeilijk om dit te bepalen, omdat ze niet weten wat het effect van de TOP's is. In de regio Gooi- en Vechtstreek gaat men er vanuit dat met nog 1 extra te realiseren TOP in Noord-Holland en 1 in Stichtse Vecht (provincie Utrecht) de dekking van de TOP's wel voldoende is. Er is dan een goede spreiding en de afstand tussen de TOP's is ook groot genoeg (minimaal dan 5 kilometer). Recreatie Noord-Holland streeft op dit moment naar de plaatsing van 8 TOP's in het kader van het project 'realisatie wandelnetwerk en TOP's in Zuid-Kennemerland'. Op Texel zijn geen TOP's. In theorie is daar volgens RNH ruimte voor 2 tot 4 TOP's. Voor een optimale dekking zouden volgens RNH nog slechts enkele nieuwe TOP's verspreid over de diverse regio's nodig zijn.

De conclusie over deze indicator is dat de dekking van de provincie met TOP's na realisatie van het lopende project in Zuid-Kennemerland goed is, met uitzondering van Texel.



Figuur 13: Plaats van TOP's in Noord-Holland (situatie juni 2020)

4.3.2 Outputindicator: Kwaliteit van de TOP's

Beheer van de TOP's
Het beheer van de TOP's is structureel geregeld. De TOP's in de regio Laag Holland, Alkmaar, Amstelland en Midden- Kennemerland worden door het Routebureau Recreatie NH in opdracht van vijf recreatieschappen beheerd en onderhouden. Recreatie NH heeft met de recreatieschappen Twiske-Waterland, Geestmerambacht, Alkmaarder- en Uitgeestermeer, Spaarnwoude en Groengebied Amstelland een raamovereenkomst gesloten voor o.a. het beheer en onderhoud van de recreatieve netwerken en TOP's. De deelnemende gemeenten in de regio, de deelnemende partijen (gemeenten en provincie Noord-Holland) in de gemeenschappelijke regelingen financieren het beheer en onderhoud van de TOP's. De overeenkomsten zijn voor 1 jaar gesloten. Totdat anders besloten worden de raamovereenkomsten tussen deze vijf recreatieschappen en Recreatie Noord-Holland stilzwijgend verlengd.

In de Kop van Noord-Holland heeft Recreatie Noord-Holland een meerjarige overeenkomst met de gemeenten Den Helder, Schagen en Hollands Kroon voor het beheer van de routenetwerken wandelen, fietsen, varen (sloepennetwerk) en de TOP's. De TOP's in Westfriesland worden door het recreatieschap Westfriesland zelf beheerd en onderhouden. De deelnemende gemeenten in dat recreatieschap betalen de kosten. Volgens de subsidievoorwaarden moeten de TOP's vijftien jaar in stand gehouden worden.

In de regio Gooi en Vecht, die de TOP's zelf heeft gefinancierd, worden de objecten beheerd door de regio Gooi en Vecht. Ook daar betalen de deelnemende gemeenten de kosten van beheer en onderhoud.

Huidige onderhoudsstaat
De TOP's die bij RNH in beheer zijn verkeren volgens RNH in een goede onderhoudsstaat. De TOP's worden elk jaar vier maal schoongemaakt en de website www.natuurwegwijzer.nl/tops wordt gecheckt op actualiteit (werking URL's). Indien er meldingen binnenkomen bij het Routebureau over de TOP's (bijvoorbeeld over aangebrachte graffiti) dan worden deze meldingen snel opgepakt en de TOP wordt weer schoongemaakt.

RNH meldt dat gemeenten in het algemeen enthousiast zijn over TOPs. Omdat het in deze fase in veel regio's nog vrij nieuw is, zijn gemeenten bereid om erin te investeren, ook in het onderhoud. Gemeenten werken ook goed mee om de informatie actueel te houden. Als bv. het wandelnetwerk verandert, wordt één zijde van de TOP vervangen om de informatie actueel te houden.

4.3.3 Effectindicator: Bekendheid van TOP's
RNH heeft de ervaring dat recreanten een bezoek aan een TOP niet plannen, afgezien van het gebruik binnen het wandelnetwerk, maar dat zij deze per ongeluk tegenkomen en dan eens gaan kijken wat je in de omgeving kunt doen. RNH verwijst naar onderzoek van Marketing Oost (provincie Overijssel) waaruit blijkt dat veel mensen die een dagje op pad gaan pas buiten kijken wat de mogelijkheden in de omgeving zijn. De TOP's zijn hierdoor vooral lokaal of hooguit subregionaal gericht. Uit het onderzoek dat recent door de Saxion Hogescholen in de Achterhoek is uitgevoerd (zie paragraaf 2.3.2 ad c) blijkt het herhalingsbezoek aan TOP's hoog te zijn (tweederde van de bezoekers), wat deze lokale of subregionale functie lijkt te ondersteunen. Volgens dit onderzoek vinden mensen de TOP in 30% van de gevallen door toevallig langsrijden, zoals ook RNH veronderstelt. Maar aanbevelingen door kennissen blijken nog belangrijker: 50% van de bezoekers noemt dit als reden van hun bekendheid met de TOP.

De huidige TOP's zijn volgens RNH makkelijk vindbaar. In het begin van de uitrol in 2014 was dit soms nog niet het geval, maar dit is inmiddels aangepast. De plaats van de TOP's wordt bepaald in overleg met de betrokken

recreatieschappen en gemeenten. De gemeenten Schagen en Obdam hebben verzocht om plaatsing van een TOP bij het station, zodat mensen daar een duidelijk startpunt voor wandelingen en fietstochten hebben. RNH vindt het wel een gemiste kans dat de TOP's in Noord-Holland niet bewegwijzerd zijn. In diverse andere provincies en regio's is dit wel het geval. Het is aannemelijk dat bewegwijzering de kans dat mensen de TOP 'bij toeval' vinden vergroot. Hoe meer mensen de TOP zo vinden, hoe meer zij ook anderen op het bestaan ervan kunnen wijzen.

De fysieke vindbaarheid is extra belangrijk omdat de rol van websites voor het ontdekken van de TOP's beperkt lijkt te zijn. Websites (15%) en reclame (4%) blijken in ieder geval in de Achterhoek niet erg belangrijk voor het vinden van TOP's. In Noord-Holland wordt er altijd gezorgd voor publiciteit rond de opening van nieuwe TOP's. Als de TOP er eenmaal staat is het moeilijker om publiciteit te genereren. Alle TOP's zijn te vinden op de website www.natuurwegwijzer.nl. Deze website wordt slecht bezocht: de pagina van de TOP's is in 2019 860 maal bekeken. Ter vergelijking: de pagina van de Natuurpoorten in Noord-Brabant heeft momenteel 60.000 unieke bezoekers per jaar. De website van het wandelnetwerk Noord-Holland wordt veel beter bezocht en had in 2019 149.916 unieke bezoekers. De TOP's worden op deze website echter niet met die term aangeduid, er wordt gebruik gemaakt van de term 'startpunt'. Het begrip TOP krijgt hier dus niet meer bekendheid door. Op andere websites waar RNH mee samenwerkt om de mogelijkheden voor wandelen via het wandelnetwerk te promoten zijn de TOP's soms wel (bv. www.laagholland.com) en soms niet (bv. www.HollandBovenAmsterdam.com) te vinden. De Stichting Landelijk Fietsplatform heeft op de website Nederland Fietsland de TOP's opgenomen (https://www.nederlandfietsland.nl/alles-over-fietsen/toeristische-overstappunten), met een link naar de natuurwegwijzer. Op de routeplanner van de Fietsersbond worden de TOP's niet genoemd. Voor gebruik van het fietsknooppuntennetwerk zijn vele planners beschikbaar. Op die van de ANWB worden de TOP's niet genoemd.

4.3.2 Effectindicator: Gebruik van de TOP's

Net als in de andere geïnterviewde provincies en regio's is er ook in Noord-Holland geen kwantitatieve informatie over het gebruik van de TOP's beschikbaar. RNH werkt eraan om bij 5 TOP's het gebruik daadwerkelijk te meten met sensoren, maar door technische problemen met de meetapparatuur zijn hier nog geen resultaten van beschikbaar. Voor de TOP's volgens het model van RNH (dat zijn alle TOP's die via de subsidie zijn gerealiseerd) geldt dat er 51 van de 55 tevens startpunt zijn van een wandelroute. Deze TOP's worden volgens RNH goed bezocht.
Zij liften voor hun bekendheid mee met de promotie van het wandelnetwerk. TOP's zijn goed geschikt als startpunt binnen het wandelnetwerk omdat er parkeergelegenheid bij aanwezig is. Mogelijk doen wandelaars ook ideeën op bij de TOP voor te volgen routes, maar het is waarschijnlijker dat ze die via de website of app van het wandelnetwerk vinden. Uit de uitkomsten van de uitgevoerde enquête over het wandelnetwerk blijkt ook dat maar 3% van de 330 respondenten de TOP's gebruiken als plek om wandelroutes te zoeken. Voor het fietsen vervullen de TOP's de functie van het promoten van specifieke fietsroutes en fietswebsites. RNH meldt verder dat gemeenten in het algemeen enthousiast opdrachtgevers zijn voor de TOP's. Met name kleine gemeenten vinden dat de TOP's een positieve uitstraling hebben voor hun gebied.

Bij de interviews voor deze evaluatie geeft ruim de helft van de geïnterviewden (vier van de zeven) aan dat zij niet weten of de TOP's in Noord-Holland goed worden gebruikt. Eén van deze geïnterviewden is wat sceptisch of de TOP's ook echt gebruikt worden of zelfs mensen aantrekken. Hij vindt het concept wat kunstmatig: *"Het is niet meer dan het toevoegen van een herkenningspunt aan een knooppunt van routes dat al bestaat."* Deze geïnterviewde ziet ook een positief effect: het gaat de wildgroei van borden tegen, het is overzichtelijker. Ook een andere van deze geïnterviewden vindt dit een duidelijk pluspunt van de TOP's: *"Het is een goede manier om informatieborden te bundelen en een 'panelendans' te voorkomen".* Daarnaast benoemt deze geïnterviewde nog als pluspunt: *"Het zijn mooie markeringspalen die aandacht vragen voor wat er in de directe omgeving is."*

Tenslotte meldt één van deze geïnterviewden signalen te ontvangen van ondernemers dat zij het fijn vinden dat er een TOP is, omdat mensen er toch stoppen. Dit geldt dan vooral als er ook extra's bij de TOP zijn, zoals elektrische oplaadpunten voor e-bikes.

Twee van de zeven geïnterviewden zijn pessimistisch over het gebruik van de TOP's. Zij denken dat de meeste mensen niet weten dat de TOP's bestaan, de een omdat ze niet te vinden zijn op internet, de ander omdat hij mensen er nooit over hoort praten, terwijl hij mensen wel over het wandelnetwerk of wandelroutes hoort. Tenslotte meldt één van de zeven geïnterviewden uit persoonlijke ervaring dat hij de TOP's in zijn eigen omgeving (provincie Utrecht) goed gebruikt ziet worden.

Resultaat enquête
In de korte enquête over het wandelnetwerk is bij de vraag 'Hoe zoekt u naar wandelroutes in Noord-Holland?' ook de optie 'Toeristisch Overstappunt' opgenomen. Van de 330 respondenten zijn er 10 (3%) die Toeristische Overstappunten gebruiken voor het zoeken naar wandelroutes.

4.4 Conclusies en aanbevelingen

Op basis van de beschrijvingen in de voorgaande paragrafen, worden in deze paragraaf conclusies getrokken over de prestaties van de onderzochte subsidies. Deze conclusies zijn weergegeven in onderstaande tabel 10 aan de hand van de bijbehorende indicatoren. Met kleuren is aangegeven of de uitkomst voor de betreffende indicator als goed tot ruim voldoende (groen), voldoende (geel) of onvoldoende (lichtrood) beoordeeld wordt. Het gaat hierbij om een *kwalitatieve beoordeling door de onderzoeker*. Met uitzondering van het aantal kilometers gerealiseerd wandelnetwerk zijn geen kwantitatieve grenswaarden voor de beoordelingen te formuleren. Als er geen kleur aanwezig is, dan betekent dit dat beoordeling niet goed mogelijk is. Waar van toepassing zijn aanbevelingen opgenomen.

Tabel 10: Overzicht prestaties onderzochte subsidies

Indicator	Beoordeling	Aanbevelingen
Subsidieregeling Recreatieve Verbindingen		
Outputindicator		
Aantal verbeterde recreatieve verbindingen, met een onderscheid tussen stad-landverbindingen en verbindingen tussen groengebieden	Omdat er geen opgave is bepaald voor het aantal te realiseren verbindingen **kan niet beoordeeld worden** of het gestelde doel is gehaald. In totaal zijn twaalf recreatieve verbindingen verbeterd, waarvan acht stad-landverbindingen en vier verbindingen tussen groengebieden. Het beschikbare budget is voor 97% uitgeput.	Er zijn geen aanbevelingen voor de subsidieregeling, omdat deze inmiddels is vervallen.
Effectindicator		
Geschat aantal inwoners dat profiteert van de gesubsidieerde recreatieve verbinding	Voor de stad-landverbindingen (acht subsidies, 83% van het verleende budget) wordt het bereikte effect als **goed** beoordeeld. Voor de stad-landverbindingen is een duidelijke prioritering aangebracht door in de subsidievoorwaarden te eisen dat de projecten betrekking moeten hebben op kernen groter dan 30.000 inwoners. Van de acht subsidies voor stad-landverbindingen geldt voor zeven subsidies dat zij aan dit criterium voldoen. Door de gerealiseerde stad-landverbindingen kunnen naar schatting 333.000 inwoners gemakkelijker het provinciale groen bereiken. Voor de verbindingen tussen natuur- en recreatiegebieden is geen doel bepaald en zijn onvoldoende gegevens beschikbaar, waardoor **beoordeling** van het bereikte resultaat **niet mogelijk** is. Er zijn met de subsidie ook verbeteringen in de toegang van groengebieden en in verbindingen tussen groengebieden gerealiseerd. Voor deze verbeteringen is het lastig in te schatten hoeveel inwoners ermee bereikt worden door het ontbreken van de daarvoor benodigde cijfers. Op basis van een grove schatting is bepaald dat met deze verbindingen nog eens minimaal 148.000 inwoners zijn bereikt. In totaal kunnen minimaal ca. 481.000 inwoners profiteren van de twaalf gesubsidieerde recreatieve verbindingen.	Er zijn geen aanbevelingen voor de subsidieregeling, omdat deze inmiddels is vervallen.

Indicator	Beoordeling	Aanbevelingen
Subsidie Uitbreiding wandelnetwerk Noord-Holland		
Outputindicatoren		
Aantal gerealiseerde kilometers wandelnetwerk	De met de verstrekte subsidies voor het wandelnetwerk geleverde output wordt als **ruim voldoende** beoordeeld. Het aantal kilometers wandelnetwerk is in de onderzoeksperiode met 80% toegenomen van 1.633 naar 2.945 kilometer. Uitgaande van de schatting van de gewenste omvang van het wandelnetwerk in de quickscan van 2016 is nu 60% van het netwerk op het Noord-Hollandse grondgebied gerealiseerd (ten opzichte van de geactualiseerde raming is dat 66%). Dit is een goede prestatie in het licht van de bij de gemeenten te overwinnen drempels om tot realisatie van projecten te komen. Voor de nog ontbrekende kilometers zijn de projecten voor een deel al in aanleg of loopt de subsidieaanvraag. Aan realisatie van het wandelnetwerk op Texel en in Almere-Lelystad (in totaal 1.250 kilometer) is in de afgelopen periode op verzoek van de provincie door RNH geen prioriteit gegeven, omdat andere regio's kansrijker werden geacht. De uitvoeringsregeling dateert van 1 januari 2018. De projecten die met behulp van de uitvoeringsregeling zijn gestart, zijn deels gerealiseerd en deels nog in uitvoering. Vóór 2018 zijn projecten gestart op basis van subsidies buiten uitvoeringsregeling. Het tempo van uitvoering met behulp van beide instrumenten is vergelijkbaar. Voor het aantal gerealiseerde kilometers wandelnetwerk is het effect van de combinatie van beide subsidie-instrumenten beoordeeld.	Er zijn geen aanbevelingen voor de inhoud van de subsidieregeling, omdat deze goed functioneert. ***Aanbeveling 3:*** Houdt de subsidieregeling voorlopig in stand ter ondersteuning van door gemeenten/regio's gewenste verbeteringen en kleine uitbreidingen. Daarmee laat de provincie zien dat zij het wandelnetwerk belangrijk vindt en dit draagt mogelijk ook bij aan de motivatie van gemeenten om in het beheer hiervan te blijven investeren.
Kwaliteit van het wandelnetwerk	Over het geheel genomen wordt de kwaliteit van het wandelnetwerk als **ruim voldoende** beoordeeld. De verantwoordelijkheid voor het onderhoud van het netwerk is duidelijk belegd. De intensiteit van het onderhoud van de routevoorzieningen van het wandelnetwerk is in de meeste gevallen goed gewaarborgd via de afgesproken onderhoudscontracten. In een enkele regio is vanuit het oogpunt van kosten gekozen voor een minder intensief onderhoudscontract dat mogelijk tot onvoldoende kwaliteit leidt. De mening van de geïnterviewden over de kwaliteit van het wandelnetwerk is positief. Van de geënquêteerden heeft twee derde (65%, 116 respondenten) geen	De continuïteit van de kwaliteit van het wandelnetwerk is afhankelijk van de bereidheid van gemeenten om hierin te blijven investeren. De bij het vorige punt aangegeven aanbeveling is daarom ook voor dit punt belangrijk.

Indicator	Beoordeling	Aanbevelingen
	verbeterpunten voor het wandelnetwerk. Van de geënquêteerden die verbetersuggesties hadden(61 respondenten) vindt een derde dat er verbeteringen nodig zijn voor routepaaltjes en informatieborden. Soms zijn paaltjes verdwenen of niet goed zichtbaar door hoge begroeiing. Wandelaars hebben diverse mogelijkheden (o.a. via landelijk meldpunt en de app) om dit soort punten te melden. Meldingen van wandelaars worden goed opgevolgd.	
Effectindicatoren		
Bekendheid van het wandelnetwerk	Het bezoek aan de website, het gebruik van de app en de resultaten van de uitgevoerde enquête geven een indicatie dat het wandelnetwerk **voldoende** bekend is bij mensen die routes plannen. Het wandelnetwerk wordt op gestructureerde wijze gepromoot. De website van het wandelnetwerk wordt goed bezocht in verhouding tot vergelijkbare websites en het gebruik van de bijbehorende app stijgt geleidelijk. Er is aandacht bij RNH voor verbetering van website en app. Waarschijnlijk kan het bewustzijn van ondernemers van de kansen die het wandelnetwerk hen kan bieden nog beter. Meer betrokkenheid van ondernemers zou wellicht het economisch effect van het wandelnetwerk kunnen vergroten. Het economisch belang van recreatie wordt in de Agenda Groen aangeduid als substantieel, maar krijgt in de praktijk nog weinig aandacht. Meer promotie van het wandelnetwerk via ondernemers zou ook kunnen bijdragen aan een grotere bekendheid van het wandelnetwerk.	***Aanbeveling 4:*** Betrek ondernemers meer bij het wandelnetwerk, op zo'n manier dat zij hier meer van kunnen profiteren én tegelijkertijd het wandelnetwerk meer bekendheid krijgt. Kijk hierbij o.a. naar de wijze waarop dit in de provincie Noord-Brabant wordt aangepakt.
Gebruik van het wandelnetwerk	Of het wandelnetwerk in de praktijk in voldoende mate gebruikt **kan op dit moment niet worden beoordeeld**. Via monitoring zijn in 2019 ruim 1 miljoen wandelingen geteld op het netwerk. Hieraan kunnen echter geen harde conclusies verbonden worden over het gebruik van het wandelnetwerk. De redenen hiervoor zijn: • door technische problemen met het monitoringsysteem zijn de gegevens incompleet en nog niet goed betrouwbaar. • niet iedereen die op de betreffende paden loopt hoeft gebruik te maken van de routevoorzieningen, ook mensen die 'op de bonnefooi' wandelen worden meegeteld. De cijfers moeten dus altijd worden gebruikt in combinatie met informatie over bv. het aantal downloads van routes en het gebruik van de app.	***Aanbeveling 5:*** Zet in op het verder verbeteren van de verzamelde telgegevens en benchmark de verzamelde data van verschillende gebieden. Dit kan o.a. nuttig zijn om te bepalen of het wandelnetwerk goed wordt gebruikt, maar ook bijvoorbeeld ten behoeve van druktespreiding in groengebieden.

Indicator	Beoordeling	Aanbevelingen
	• Het is niet bekend wat het gebruik van die paden was vóórdat de routestructuur werd aangebracht. • Er is geen benchmark beschikbaar over wat 'goed' gebruik van een wandelnetwerk is. Ook In andere provincies zijn nog nauwelijks telgegevens beschikbaar. De potentiële Noord-Hollandse gebruikers van het wandelnetwerk zijn de ca. 280.000 inwoners van Noord-Holland die gebruik maken van routestructuren (15% van de wandelaars). Daarnaast zijn er binnen- en buitenlandse toeristen die routes lopen. De meeste wandelaars (85%) wandelen op de bonnefooi en hebben geen routestructuur nodig, maar de inspanningen voor het netwerk kunnen ook voor hen wél leiden tot meer of kwalitatief betere wandelpaden.	
Subsidie Toeristische Overstappunten		
Outputindicatoren		
Dekking van de provincie met TOP's	De dekking van de provincie met TOP's wordt als **goed** beoordeeld. In de onderzoeksperiode zijn 38 TOP's met behulp van de subsidie gerealiseerd. Dit is 61% van de in totaal 62 TOP's in de provincie Noord-Holland. De kaart met alle TOP's in Noord-Holland laat een goede spreiding over de provincie zien. Daar waar minder TOP's aanwezig zijn is sprake van landschap dat minder geschikt is voor wandelen, waardoor ook minder TOP's nodig zijn. Daarnaast worden in het zuiden nog 8 TOP's gerealiseerd waarvoor al subsidie is aangevraagd. Ook geïnterviewden zijn van mening dat de dekking met TOP's voldoende is.	***Aanbeveling 6:*** Overweeg om, gegeven de voldoende dekking van de provincie met TOP's en de onzekerheden rond bekendheid en gebruik van de TOP's, de focus in het beleid te verschuiven naar het beter benutten van wat er is. De ambitie kan hierbij laag of hoog gelegd worden. Het gekozen ambitieniveau is bepalend voor de praktische uitwerking van aanbevelingen 7 en 8.
Kwaliteit van de TOP's	Het beheer van de TOP's is structureel goed geregeld. Er is ook voldoende medewerking van gemeenten om de informatie op de TOP's actueel te houden. De kwaliteit van de TOP's wordt daarom als **goed** beoordeeld.	Geen aanbevelingen
Effectindicatoren		
Bekendheid van de TOP's	De bekendheid van de TOP's wordt als nog **onvoldoende** beoordeeld. De term TOP of Toeristisch Overstappunt is waarschijnlijk niet goed bekend. De website Natuurwegwijzer.nl waarop een overzicht van de TOP's is te vinden, wordt slecht bezocht. Op de goed bezochte website van het wandelnetwerk wordt de term TOP niet gebruikt, men gebruikt de term startpunt. Op sommige, maar niet alle, websites van marketingpartners	***Aanbeveling 7:*** Vergroot de bekendheid van de Toeristische Overstappunten door gebruik te maken van kennis over het gedrag van de Noord-Hollandse recreanten bij (het plannen van) een wandeling of fietstocht. Aspecten die

Indicator	Beoordeling	Aanbevelingen
	wordt de term TOP's wel gebruikt. De situering van de TOP's in het veld is zodanig dat zij in theorie goed vindbaar zijn. De precieze plaats wordt in nauw overleg met de gemeente of terreineigenaar bepaald. Voor wandelaars wordt de vindbaarheid verhoogd doordat TOP's als startpunt voor wandelroutes in het wandelnetwerk worden gebruikt. Daarbij wordt de term TOP's echter niet gebruikt. De TOP's zijn in Noord-Holland niet bewegwijzerd. Het idee is dat TOP's vooral 'toevallig' gevonden worden.	aan de orde kunnen komen zijn bijvoorbeeld de mogelijke rol van bewegwijzering van de TOP's, de mogelijke rol van goed bezochte websites van andere relevante organisaties en de relatie met de Buitenpoorten.
Gebruik van de TOP's	Of de TOP's in voldoende mate gebruikt worden **kan op dit moment niet worden beoordeeld**. Er zijn geen meetgegevens of andere onderzoeken naar het gebruik van de TOP's in Noord-Holland beschikbaar. Bijna alle geïnterviewden weten niet of de TOP's worden gebruikt of zijn hier pessimistisch over. Uit de enquête komt naar voren dat de TOP's slechts door 3% van de geënquêteerden worden gebruikt om routes te zoeken. In theorie is het aannemelijk dat TOP's werken om de toegankelijkheid van het landschap te vergroten, omdat zij informatie over de omgeving en (veelal gratis) parkeergelegenheid bieden. Ook op grond van onderzoek in de Achterhoek is het wel aannemelijk dat wandelaars en fietsers de TOP's gebruiken. Een groot verschil is wel dat de TOP's in de Achterhoek en de Natuurpoorten in Noord-Brabant bewegwijzerd zijn en die in Noord-Holland niet. Ook zijn de TOP's in de Achterhoek en de Natuurpoorten mogelijk beter herkenbaar door hun opvallende vormgeving. TOP's die fungeren als startpunt van een wandeling van het wandelroutenetwerk hebben waarschijnlijk meer kans om gebruikt te worden.	***Aanbeveling 8:*** Bevorder het gebruik van de TOP's door beter aan te sluiten bij de wensen van de gebruikers. Kijk daarbij ook naar de toekomst, met het oog op technologische ontwikkelingen. Ook de relatie tussen TOP's en horecagelegenheden zou een aandachtspunt kunnen zijn, evenals die met andere toeristisch/recreatieve startpunten, zoals bijvoorbeeld de Buitenpoorten en bezoekerscentra.

5 Conclusies en aanbevelingen

De hoofdvraag van het onderzoek luidt:

Hebben de onderzochte subsidies bijgedragen aan het recreatief toegankelijk maken van het groen in de provincie Noord-Holland en zijn zij daarmee doeltreffend?

De hoofdconclusie uit dit onderzoek luidt als volgt:
Voor alle drie de subsidies geldt dat het aannemelijk is dat zij een positieve bijdrage hebben geleverd aan het toegankelijk maken van de provinciale groenstructuur voor recreatie. Voor de subsidie voor recreatieve verbindingen en het wandelnetwerk is deze bijdrage groter, dan voor de subsidie voor de TOP's. Een belangrijke notie bij deze conclusie is om alle routevoorzieningen in samenhang te bezien, in plaats van te proberen het belang van een enkele voorziening (zoals een routenetwerk of TOP) te bepalen. De wandel- en fietspaden, routevoorzieningen, fysieke informatiepunten en digitale informatie, parkeervoorzieningen, beschikbaarheid van horeca en rustpunten en andere voorzieningen vormen samen een gelaagd weefsel dat in onderlinge samenhang functioneert om het groen in de provincie toegankelijk te maken.

Hieronder wordt de hoofdconclusie nader uitgewerkt in deelconclusies. Stap 5 en 6 van de subsidie-evaluatie, die respectievelijk de mate van doelbereik en de mate van doeltreffendheid beschrijven, krijgen daarmee invulling. De in dit hoofdstuk geformuleerde conclusies zijn gebaseerd op de beschrijving van de prestaties in het voorgaande hoofdstuk.

1. ***Het beleidskader voor wandelen en fietsen is verbeterd ten opzichte van de situatie tijdens de vorige evaluatie van de subsidie voor recreatieve verbindingen in 2013. Verdere verbetering is mogelijk door duidelijker doelen voor recreatief fietsen en door een uitwerking van de relatie tussen recreatieve verbindingen en de strategische doelen op het gebied van welzijn en economie.***
   In 2016 is voor recreatieve verbindingen voor wandelen een duidelijke opgave op het niveau van output geformuleerd in de vorm van een te realiseren wandelnetwerk. Er zijn hiervoor geen beleidsdoelen op effectniveau bepaald, bijvoorbeeld hoeveel mensen het wandelnetwerk moeten gebruiken. Een dergelijke doelstelling zou een verbinding met het strategische doel 'welzijn van de inwoners' mogelijk maken. Ook kan dat een richtpunt geven voor de periode nadat het wandelnetwerk is gerealiseerd en in stand gehouden moet worden.
   Voor recreatieve verbindingen voor fietsen zijn slechts beperkte beleidsdoelen gesteld in het in 2018 gepubliceerde beleidskader 'Perspectief Fiets'.

   De activiteiten wandelen en fietsen dragen ook bij aan de lokale economie. Op dit gebied heeft de provincie geen specifieke beleidsdoelen geformuleerd. Dergelijke economische doelen zijn moeilijk te formuleren, gezien de hoeveelheid externe factoren die hierop van invloed is. Maar het is wel mogelijk om ondernemers meer bij de recreatieve netwerken te betrekken, zodat het aannemelijker wordt dat zij ervan profiteren.

   Aanbeveling 1:
   Verbind bij de visie voor Recreatie en Toerisme de gestelde doelen voor recreatieve verbindingen met doelen voor welzijn en economie. En laat dit indien nodig doorwerken in de uitvoering van het beleid, bv. in de vorm van andere (accenten bij) activiteiten (bv. invalshoek 'groen is gezond'), mate van

beleidsinspanning (bv. meer inspanning voor recreatief fietsen) of te betrekken doelgroepen (bv. horecaondernemers, recreatieve ondernemers, zorgorganisaties).

Aanbeveling 2:
Leg in het fietsbeleid of in de visie Recreatie en Toerisme expliciet vast hoe je de omvang en kwaliteit van het recreatief fietsnetwerk, zowel paden als routevoorzieningen, voor de toekomst wilt waarborgen.

2. ***In totaal zijn voor de drie subsidieregelingen die zich richten op het verbeteren van de toegankelijkheid van de provinciale groenstructuur 22 subsidies verstrekt voor een bedrag van in totaal €2.365.400,90 subsidie en voor een totaal van €6.222.825,25 aan geraamde projectkosten.***
De uitgaven zijn als volgt over de subsidieregelingen verdeeld:

Subsidie	Subsidie verleend	Projectkosten geraamd
Recreatieve verbindingen	€ 1.388.959,90	€ 4.405.484,00
Uitbreiding wandelnetwerk	€ 574.121,00	€ 1.280.913,00
Toeristische overstappunten	€ 402.320,00	€ 536.428,25
Totaal	***€2.365.400,90***	***€6.222.825,25***

De mate van uitputting van het beschikbare budget verschilt per regeling. Het subsidiebudget voor de uitvoeringsregeling voor Recreatieve verbindingen is zo goed als uitgeput. Het budget voor de uitbreiding van het Wandelnetwerk Noord-Holland is na 2,5 jaar openstelling op basis van de verleende subsidies voor 57% benut. Het budget voor de TOP's is na 6 jaar openstelling op basis van verleende subsidies voor 80% uitgeput. Voor beide openstaande subsidieregelingen zijn nog nieuwe subsidieaanvragen in behandeling.

3. ***De doeltreffendheid van de subsidie voor recreatieve verbindingen is goed***
Er zijn met behulp van de subsidie twaalf projecten gerealiseerd, met name in het dichtbevolkte zuidelijke deel van de provincie, waarmee de provinciale groenstructuur voor naar (grove) schatting ruim 480.000 inwoners beter toegankelijk is geworden. De projecten betreffen de verbetering van de verbinding tussen stad en platteland (acht projecten), de verbetering van recreatieve routestructuren (twee projecten) en de verbetering van de entree van groengebieden (twee projecten). Voor de stad-landverbindingen (83% van het verleende subsidiebedrag) geldt dat de subsidie doeltreffend is geweest. Voor de overige verbindingen kan de doeltreffendheid van de subsidieregeling niet worden bepaald door het ontbreken van een duidelijk geformuleerde opgave, maar een bijdrage aan de provinciale doelen is aannemelijk.
Het beschikbare budget voor de subsidieregeling is vrijwel volledig benut. Gezien de krappe budgetten bij uitvoerende partijen is de subsidie deels noodzakelijk geweest om in deze periode dit aantal recreatieve verbindingen te realiseren.
Naast de subsidie beïnvloeden diverse externe factoren de mate van doelbereik: de demografische (vergrijzing) en andere maatschappelijke trends leiden tot een grotere belangstelling voor wandelen en fietsen. Hierdoor maken naar verwachting ook meer mensen gebruik van de groene ruimte voor het uitvoeren van deze activiteiten. Eenmaal gerealiseerde recreatieve verbindingen worden hierdoor nog beter benut.

4. ***Het is aannemelijk dat de subsidie voor uitbreiding van het wandelnetwerk Noord-Holland voldoende doeltreffend is geweest***
Sinds 2013 stimuleert de provincie de aanleg van de routestructuur 'Wandelnetwerk Noord-Holland', eerst door middel van subsidies buiten uitvoeringsregeling en sinds 2018 via het betreffende onderdeel van de Uitvoeringsregeling Groen. De output van deze subsidies in gerealiseerde kilometers wandelnetwerk en kwaliteit van het wandelnetwerk wordt als ruim voldoende beoordeeld. Het beoogde netwerk is in de periode 2016 tot en met juni 2020 met 80% uitgebreid van 1.633 naar 2.945 kilometer en is nu voor 66% gerealiseerd.

Diverse nog ontbrekende delen zijn al in voorbereiding of aanleg. Een uitzondering hierop vormen de nog ontbrekende delen op Texel en in Almere-Lelystad. De realisatie van deze delen in de toekomst is afhankelijk van de belangstelling hiervoor bij de betrokken partijen. RNH heeft aan deze onderdelen in de afgelopen periode geen prioriteit gegeven, omdat zij gezamenlijk met de provincie geconcludeerd heeft dat de kansen op succes op korte termijn hier kleiner zijn[24]. Het onderhoud van het wandelnetwerk is goed belegd en is voor de meeste delen van het netwerk van goed niveau. Recreatie Noord-Holland speelt als coördinerende, stimulerende en uitvoerende partij een belangrijke rol bij deze positieve resultaten.

De aanleg van een wandelnetwerk draagt in theorie bij aan het beleidsdoel van een grotere toegankelijkheid van het provinciale groen. Uit de analyse van het beleidskader in hoofdstuk 2 blijkt dat slechts 15% van de wandelaars (in Noord-Holland ca. 280.000 inwoners) gebruik maakt van een dergelijke routestructuur bij het wandelen. Wanneer ten behoeve van het completeren van verbindingen binnen het wandelnetwerk ook nieuwe paden worden aangelegd, of het onderhoud van paden beter plaatsvindt door de aandacht voor het wandelnetwerk, profiteren echter ook de overige wandelaars die 'op de bonnefooi' wandelen hiervan.

Pas wanneer het wandelnetwerk ook wordt gebruikt, draagt het daadwerkelijk bij aan een toegankelijker groenstructuur en kan het ook een bijdrage leveren aan de provinciale doelen voor welzijn en economie (die de doeltreffendheid bepalen). Een voorwaarde voor gebruik is dat het netwerk bekend is. De bekendheid van het wandelnetwerk wordt als voldoende beoordeeld, op basis van het bezoek aan de website, het gebruik van de app en een vergelijking met de resultaten van het gebruik van andere routeaanbieders in de voor dit onderzoek uitgevoerde enquête. Voor het daadwerkelijk gebruik van het netwerk geldt dat via monitoring in 2019 ruim 1 miljoen wandelingen op het netwerk zijn geteld. Vanwege o.a. nog voorkomende technische problemen in dit innovatieve telnetwerk en het ontbreken van benchmarks kan op basis hiervan echter geen oordeel gevormd worden over of dit gebruik voldoende is.

Dezelfde factoren die ook in de vorige paragraaf genoemd werden, beïnvloeden ook hier de mate van doelbereik: de demografische (vergrijzing) en diverse andere maatschappelijke trends leiden tot een grotere belangstelling voor wandelen. Hierdoor willen naar verwachting meer mensen gebruik maken van het wandelnetwerk. Al blijft het belangrijk om in het oog te houden dat de meerderheid van de mensen (85%) wandelt zonder gebruik te maken van een dergelijke routestructuur.

Uit het onderzoek is gebleken dat het opstarten van projecten voor realisatie van delen van het wandelnetwerk veel inspanning vergt van Recreatie Noord-Holland. Met name de onderhoudskosten van de routestructuur vormen een belemmering voor gemeenten. De kans is dan ook groot dat de uitbreidingen van het wandelnetwerk zonder de subsidie niet waren gerealiseerd.

> ***Aanbeveling 3:*** Houdt de subsidieregeling voorlopig in stand ter ondersteuning van door gemeenten/regio's gewenste verbeteringen en kleine uitbreidingen. Daarmee laat de provincie zien dat zij het wandelnetwerk belangrijk vindt en dit draagt mogelijk ook bij aan de motivatie van gemeenten om in het beheer hiervan te blijven investeren.

> ***Aanbeveling 4:*** Betrek ondernemers meer bij het wandelnetwerk , op zo'n manier dat zij hier meer van kunnen profiteren én tegelijkertijd het wandelnetwerk meer bekendheid krijgt. Kijk hierbij o.a. naar de wijze waarop dit in de provincie Noord-Brabant wordt aangepakt.

[24] Voor Texel is dit het geval vanwege de geografische ligging en al aanwezige eigen (beeld)kenmerken. Voor Almere-Lelystad geldt dat een ander niveau van overleg nodig is, omdat dit netwerk de provinciale grenzen overschrijdt.

Aanbeveling 5: Zet in op het verder verbeteren van de verzamelde telgegevens en benchmark de verzamelde data van verschillende gebieden. Dit kan o.a. nuttig zijn om te bepalen of het wandelnetwerk goed wordt gebruikt, maar ook bijvoorbeeld ten behoeve van druktespreiding in groengebieden.

5. De doeltreffendheid van de subsidie voor Toeristische Overstappunten is beperkt

Met behulp van de subsidie zijn in zeven jaar tijd 38 Toeristische Overstappunten gerealiseerd. Het totale netwerk van 62 TOP's geeft een goede dekking van de provincie en de kwaliteit is gewaarborgd. Het beheer van de met de subsidie gerealiseerde TOP's is stevig belegd bij Recreatie Noord-Holland en het recreatieschap Westfriesland. Gemeenten werken op dit moment enthousiast mee aan het actueel houden van de TOP's.

De TOP's in de regio Gooi- en Vechtstreek zijn niet met behulp van deze subsidieregeling gerealiseerd en wijken door een eenvoudiger uitvoering in uiterlijk af van de overige TOP's. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de subsidie niet strikt noodzakelijk is voor het realiseren van TOP's als zodanig, maar wel voor het realiseren van een uniform en daardoor herkenbaar netwerk van TOP's. De indruk is wel dat deze herkenbaarheid op dit moment nog niet goed wordt benut, waardoor de bekendheid van de TOP's nog beperkt is. Uit de enquête komt naar voren dat slechts 3% van de geënquêteerden TOP's gebruiken om routes te zoeken. Bijna alle geïnterviewden weten niet of de TOP's worden gebruikt of zijn hier pessimistisch over. Het bezoek van de website waarop alle TOP's te vinden zijn, is slecht en op andere, betere bezochte websites vindt gebruik van de term TOP dikwijls niet plaats. De TOP's zijn niet bewegwijzerd en hoewel zij als startpunt in het wandelnetwerk worden benut, draagt dat niet bij aan de bekendheid van het begrip TOP.

Uit (beperkt) onderzoek in de regio Achterhoek blijkt dat TOP's een goede functie in het landschap kunnen vervullen als informatiepunt en startpunt van activiteiten. Maar omdat over het gebruik van de TOP's in Noord-Holland vrijwel niets bekend is, kan niet worden beoordeeld of de TOP's deze functie op dit moment in de praktijk ook vervullen. In Noord-Holland zijn veel TOP's als startpunt opgenomen in het wandelnetwerk omdat zij meestal (veelal gratis) parkeergelegenheid bieden. Daardoor is een bijdrage van de aangelegde TOP's aan het verbeteren van de toegankelijkheid van de groenstructuur op dit moment wel beperkt aanwezig, namelijk voor wandelaars die dit routenetwerk gebruiken. TOP's zijn echter ook gericht op fietsen en op sommige locaties op varen.

Aanbeveling 6: Overweeg om, gegeven de voldoende dekking van de provincie met TOP's en de onzekerheden rond bekendheid en gebruik van de TOP's, de focus in het beleid te verschuiven naar het beter benutten van wat er is. De ambitie kan hierbij laag of hoog gelegd worden. Het gekozen ambitieniveau is bepalend voor de praktische uitwerking van aanbevelingen 7 en 8.

Aanbeveling 7: Vergroot de bekendheid van de Toeristische Overstappunten door gebruik te maken van kennis over het gedrag van de Noord-Hollandse recreanten bij (het plannen van) een wandeling of fietstocht. Aspecten die aan de orde kunnen komen zijn bijvoorbeeld de mogelijke rol van bewegwijzering van de TOP's, de mogelijke rol van goed bezochte websites van andere relevante organisaties en de relatie met de Buitenpoorten.

Aanbeveling 8: Bevorder het gebruik van de TOP's door beter aan te sluiten bij de wensen van de gebruikers. Kijk daarbij ook naar de toekomst, met het oog op technologische ontwikkelingen. Ook de relatie tussen TOP's en horecagelegenheden kan een aandachtspunt zijn, evenals die met andere toeristisch/recreatieve startpunten, zoals bijvoorbeeld de Buitenpoorten en bezoekerscentra.

Bijlage 1 Onderzoeksvragen en thema's interviews

De uitvoering van het project vindt plaats conform de 'Handreiking Evaluatie Doeltreffendheid Provinciale Subsidies' van de Randstedelijke Rekenkamer. De daarbij te doorlopen stappen met bijbehorende onderzoeksvragen zijn:

Stap 1: Beleidskader reconstrueren en beoordelen

In welke mate is het beleidskader waarbinnen de subsidie wordt verstrekt voldoende scherp en consistent geformuleerd?

- Wat zijn beoogde effecten, (beleids)doelen, activiteiten en prestaties?
- Wat zijn onderliggende aannames en veronderstellingen?
- In welke mate is er een logische samenhang tussen beoogde effecten, geformuleerde (beleids)doelen, activiteiten en prestaties?
- Hoe ziet de beleidslogica er uit in welke mate is deze logisch en compleet? Van welke werkingsmechanismen is uitgegaan?
- In welke mate zijn beoogde effecten, geformuleerde (beleids)doelen, activiteiten en prestaties *smart* geformuleerd? Met welke indicatoren zijn de prestaties meetbaar te maken?
- Welke stakeholders zijn actief in relatie tot de subsidie en wat zijn hun respectievelijke rollen? Het gaat daarbij zowel om de provincie intern (beleid en uitvoering) als subsidieontvanger en andere betrokkenen.

Stap 2: Beschikte middelen onderzoeken

- Hoeveel middelen zijn in de periode 2013 tot en met 2019 via de subsidieregeling besteed?
- Hoe is de verhouding tussen aard en omvang van het totaal aan subsidieaanvragen en van de uiteindelijk verstrekte subsidies? (afgewezen subsidieaanvragen versus beschikte subsidieaanvragen)
- Is de doelgroep bereikt?
- In welke mate is het beschikbare budget uitgeput?
- Hoeveel van de beschikte subsidies zijn vastgesteld?

Stap 3: Uitgevoerde activiteiten onderzoeken

- Aan welke activiteiten zijn op grond van de subsidieregeling in de periode 2013 tot en met 2019 middelen toegekend (beschikt en vastgesteld)?
- In hoeverre voldoet de uitvoering van deze activiteiten aan de afspraken, vereisten en voorwaarden uit de uitvoeringsregeling? Welke knelpunten doen zich daarbij eventueel voor?
- In hoeverre voldoen de uitgevoerde activiteiten aan de beoogde activiteiten op grond van het beleidskader?
- Welke verklaringen zijn er voor afwijkingen (het gaat hierbij niet om rechtmatigheid, maar bv. om onderliggende werkingsmechanismen van de subsidie)?

Stap 4: Behaalde prestaties onderzoeken

- Welke prestaties zijn met de uitgevoerde gesubsidieerde activiteiten behaald in de periode 2013 tot en met 2019?
- Welke waardes hebben de in het evaluatiekader vastgestelde indicatoren? In hoeverre zijn de streefwaardes voor de indicatoren behaald?

- Welke verklaringen zijn er voor gevonden afwijkingen tussen behaalde en beoogde prestaties?

Stap 5: Mate van doelbereiking onderzoeken

- Voor welke beoogde doelen en prestaties kan het doelbereik kwantitatief en/of kwalitatief worden vastgesteld?
- In hoeverre zijn deze beoogde provinciale doelen gerealiseerd?

Stap 6: Mate van doeltreffendheid beoordelen

In hoeverre zijn de provinciale doelen en beoogde effecten gerealiseerd dankzij de subsidieregeling en de met behulp daarvan uitgevoerde activiteiten en geleverde prestaties?

- In hoeverre was de subsidie *noodzakelijk* voor realisatie van de doelen? (Welke activiteiten zouden ook zonder de subsidie zijn uitgevoerd?)
- In hoeverre was de subsidie *bevorderlijk* voor realisatie van de doelen? (Welke activiteiten zijn anders of beter uitgevoerd dank zij de subsidie?)
- Welke externe factoren (maatschappelijke, economische, ruimtelijke en natuurlijke ontwikkelingen), context, inzet van eventuele andere provinciale, gemeentelijke en rijksinstrumenten hebben bij het doelbereik een rol gespeeld?

Bijlage 2 Overzicht bronnen

Literatuur

- Bureau voor Ruimte & Vrije Tijd (2018), Health Check Recreatieve Routenetwerken Zuid-Holland
- Grontmij (geen datum), Verkenning Routebureau Utrecht en Op weg naar een Utrechts Routebureau
- HaskoningDHV Nederland (2013), Provincie Noord-Holland Subsidies recreatieve verbindingen
- NBTC-NIPO, Continu Vrijetijdsonderzoek (CVTO), deelrapportage jaarmeting 2018 Noord-Holland, basisrapport weekmetingen 2018, tabellen Noord-Holland 2015
- Provincie Noord-Holland (2008), Agenda Recreatie en Toerisme Stad en Land in Balans, 2008-2011
- Provincie Noord-Holland (2013), Agenda Groen 'Licht op Groen'
- Provincie Noord-Holland (2017), Opvolgingsonderzoek Subsidie Groen recreatieve verbindingen
- Provincie Noord-Holland (2018), Programma Natuurontwikkeling 2019-2023
- Provincie Noord-Holland (2018), Perspectief Fiets
- Provincie Zuid-Holland (2018), Onderzoek routebeheer en routebureaus, door Stichting Landelijk Fietsplatform, Stichting Wandelnet en Bureau Jonge Honden
- Recreatie Noord-Holland (2016), Wandelnetwerken in Noord-Holland en de MRA, Rapportage van een quick scan
- Recreatie Noord-Holland - Routebureau(2019), Infographics Wandelnetwerk Noord-Holland 2018, Fietsnetwerk Noord-Holland 2018 en Toeristische overstapppunten 2018
- Recreatie Noord-Holland (2017), Onderzoeksopzet tellen gebruikers routenetwerken
- Routebureau Recreatie Noord-Holland (2020), 2019 facts & figures
- Route.nl (2020), cijfers fiets- en wandelroutes in Noord-Holland (via mail)
- Stichting Landelijk Fietsplatform (2019), Factsheet Recreatief Fietsen Noord-Holland 2019
- Stichting Wandelplatform-LAW (2010), Wandelnetwerken uit de knoop, aanbevelingen voor de uitvoering van regionale wandelroutenetwerken
- Stichting Wandelnet (2016), Nationale Wandelmonitor 2016
- Stichting Wandelnet (2020), Infoblad kerncijfers wandelen 2020

Websites

https://www.noord-holland.nl/Loket/Subsidies/Subsidieregelingen
https://www.recreatienoordholland.nl/
https://wandelnetwerknoordholland.nl/
https://www.natuurwegwijzer.nl/
https://www.hollandbovenamsterdam.com/
https://www.laagholland.com/nl/home
https://www.vvvgooivecht.nl/nl/zien-en-doen/actief-in-de-regio/tops
https://natuurpoorten.nl/
https://www.visitbrabant.com
https://recreatieschapwestfriesland.nl/
https://www.iamsterdam.com/nl/in-de-regio
https://www.wandelnet.nl/
https://routebureau-utrecht.nl/
https://achterhoek.nl/toeristische-overstappunten

https://www.toproutenetwerk.nl/
https://www.fietsplatform.nl/fietsrecreatiemonitor/cijfers
https://www.nederlandfietsland.nl/alles-over-fietsen/toeristische-overstappunten

Geïnterviewden

- Gemeente Alkmaar, mw. D. Pronk, Adviseur Economische zaken
- Landschap Noord-Holland, mw. N. Schuurman, medewerker landschap en cultuurhistorie
- Netwerk Brabantse Natuurpoorten, dhr. B. Timmers
- Provincie Zuid-Holland, dhr. S. Verbaanderd, beleidsadviseur
- Recreatie Noord-Holland, dhr. A. Rohof, senior projectleider, Routebureau
- Recreatie Noord-Holland, dhr. R. Oosterom, projectleider Routebureau
- Recreatie Noord-Holland, mw. A. Brands , Communicatieadviseur
- Recreatie Noord-Holland, mw. K. Sprengers, Beheermedewerker projecten, TOP's
- Recreatieschap West-Friesland, dhr. K. Schoenaker, Directeur
- Regio Gooi- en Vechtstreek, mw. M. Zivkovic-Laurenta, Programmacoördinator Recreatie en Toerisme
- Routebureau Utrecht, dhr. J. van Noort, Manager
- Staatsbosbeheer, dhr. J. van Assema, teamleider Team Veenweiden
- Stichting Achterhoek Toerisme, dhr. J. ten Have, projectmanager
- Stichting Landelijk Fietsplatform, dhr. E. Nijland, Directeur
- Stichting Wandelnet, dhr. H. Zijderveld
- VisitBrabant, dhr. F. Tat, Manager

Gesprekken intern

- Provincie Noord-Holland, mw. S. Klitsie, beleidsmedewerker sector Groen, directie Beleid
- Provincie Noord-Holland, dhr. J. de Leur, beleidsadviseur Fietsbeleid, sector Mobiliteit, directie Beleid
- Provincie Noord-Holland, dhr. J. Groebe, regisseur/verbinder sector Mobiliteit, directie Beleid

Bijlage 3 Enquête wandelnetwerk

De in dit onderzoek uitgevoerde enquête had tot doel een eerste globale indruk te krijgen van de bekendheid van het Wandelnetwerk Noord-Holland. Ook zijn vragen toegevoegd over het gebruik van het netwerk en verbetersuggesties. De enquête is niet opgezet om een representatief beeld te geven van de bekendheid van het wandelnetwerk onder alle inwoners van Noord-Holland. De enquête is digitaal verspreid via:

- de digitale nieuwsbrief van Le Champion (21 mei 2020), een sportvereniging voor hardlopers, fietsers en wandelaars, die o.a. wandelevenementen organiseert. Le Champion telt 20.000 leden (waarvan 70% hardlopers) en jaarlijks 250.000 deelnemers aan evenementen..
- de Facebookpagina van de provincie Noord-Holland (geplaatst 26 mei 2020)
- de website van Recreatie Noord-Holland (geplaatst 26 mei 2020)

In de oproep wordt gerefereerd aan het gebruiken van wandelroutes in Noord-Holland in het algemeen, maar niet specifiek aan het Wandelnetwerk Noord-Holland. Mensen die geen routes gebruiken (volgens Wandelnet wordt ca 85% van de wandelingen 'op de bonnefooi' gedaan) zullen minder geneigd zijn de enquête in te vullen. De enquête stond open van de week van 21 mei tot en met 9 juni. De enquête is in totaal door 330 respondenten ingevuld. De belangrijkste resultaten zijn weergegeven in onderstaande tabellen.

1. Waar zoekt u naar wandelroutes in Noord-Holland

(Type vraag: Meerkeuze, meer antwoorden)

Antwoord	Aantal	Percentage
Wandelnet	99	30 %
Wandelnetwerk Noord-Holland	177	53.64 %
Natuurmonumenten	112	33.94 %
Landschap Noord-Holland	86	26.06 %
NS-wandelingen	100	30.30 %
Toeristisch Overstappunt	10	3.03 %
Anders, namelijk	102	30.91 %
Aantal respondenten	**330**	

2. Wat kent u van het Wandelnetwerk Noord-Holland?

(Type vraag: Meerkeuze, meer antwoorden)

Antwoord	Aantal	Percentage
De routepaaltjes met nummers en pijltjes	154	87.01 %
De informatieborden	96	54.24 %
De website wandelnetwerknoordholland.nl	125	70.62 %
De app wandelnetwerk Noord-Holland	101	57.06 %
Aantal respondenten	**177**	

3. Hoe vaak heeft u in het afgelopen jaar een route op het wandelnetwerk Noord-Holland gelopen?

(Type vraag: Meerkeuze, één antwoord)

Antwoord	Aantal	Percentage
Nooit	14	7.91 %
Ongeveer 2 tot 5 keer	73	41.24 %
Ongeveer 6 tot 10 keer	35	19.77 %
Meer dan 10 keer	55	31.07 %
Aantal respondenten	**177**	

4. Heeft u verbetersuggesties voor het wandelnetwerk?

(Type vraag: Meerkeuze, één antwoord)

Antwoord	Aantal	Percentage
Ja	61	34.46 %
Nee	116	65.54 %
Aantal respondenten	**177**	

5. Ik heb verbetersuggesties voor:

(Type vraag: Meerkeuze, meer antwoorden)

Antwoord	Aantal	Percentage
De routepaaltjes	23	37.70 %
De informatieborden	2	3.28 %
De website wandelnetwerknoordholland.nl	11	18.03 %
De app wandelnetwerk Noord-Holland	20	32.79 %
Iets anders	19	31.15 %
Aantal respondenten	**61**	

6. Woonplaats

(Type vraag: Meerkeuze, één antwoord)

Antwoord	Aantal	Percentage
Nee, liever niet	27	8.18 %
Ja, mijn woonplaats is	303	91.82 %
Aantal respondenten	**330**	

Nadere toelichting en analyse van antwoorden

Waar zoekt u naar wandelroutes? (vraag 1)

Respondenten konden meerdere opties aankruisen. Ruim de helft van de respondenten zoekt wandelroutes op de website van het wandelnetwerk Noord-Holland. De websites van Wandelnet, Natuurmonumenten, NS-wandelingen worden allemaal door ca. 30% van de wandelaars gebruikt. De categorie 'anders' is ook door 30% van de mensen (102 respondenten genoemd. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de hier genoemde alternatieven in aflopende volgorde van frequentie. Tussen haakjes staat het aantal mensen dat het alternatief heeft genoemd.

Andere website of app (27)
Route.nl (5)
Wandelzoekpagina.nl (4)
Tragetochten.nl (3)
ANWB (3)
Groene Wissel (2)
Wandawandelt (1)
Allerlei faceboekgroepen (1)
Hondsdol (1)
Europesewandelingen.nl (1)
Goois Natuurreservaat (1)
Afstandmeten.nl (1)
KWBN (1)
App viewranger (1)
Staatsbosbeheer (1)

Website Amsterdamse Waterleidingduinen (1)
Wandelen in PWN-gebied (o.a. met PWN-infoborden) (11)
In eigen buurt en/of vast ommetje (9)
Google (op wandelroutes) (8)
Wandelen zonder route (7)
LAW-wandelingen (netwerk, website, boekjes) (7)
Maakt wandelroute zelf (bv. via gps, met runnermaps) (6)
Georganiseerde tochten (bv. via KWBN) (4)
Noord-Hollandpad (website of boekjes) (3)
Wandelen met een kaart (3)
Wandelgidsen (2)
Route volgen in het veld (2)
Routes in duingebieden (2)
Routes van horen zeggen, via de media (2)
Wandelen met Google maps (1)
Wandelen in honden vrijloopgebieden (1)
Routes via le Champion (1)
Routes in Schoorl (1)
Geocaching (1)

Verbetersuggesties voor het wandelnetwerk (vraag 4 en 5)

Ruim een derde van de respondenten heeft verbetersuggesties voor het Wandelnetwerk opgegeven. Onderstaande tabellen geven de genoemde verbetersuggesties weer.

Verbetersuggesties routepalen (23)

Verbetersuggestie_routepaaltjes
Zichtbaarheid en vindbaarheid routepaaltjes
Beter zichtbaar maken, sommige zijn niet te zien door de begroeiing. Regelmatig controleren of de pijltjes er nog zijn. Soms zijn ze afwezig
Deze staan regelmatig verstopt in/achter hoog gras, bosjes, bomen etc. Waardoor je vrij snel verkeerd loopt. Verder zijn het hele leuke routes! Je komt op plekken waar je anders nooit komt
Bij Hilversum zijn een heleboel knooppunten verdwenen.
Meer controle. Paaltjes zijn zeer regelmatig niet te vinden of onzichtbaar.
Her en der zijn de nummers van de wandelroutes op de paaltjes "verdwenen""
bij Spanderswoud missen heel veel knooppunten paaltjes
De paaltjes zijn bij sommige routes weggehaald of er is begroeiing om heen gegroeid waardoor niet zichtbaar. De titels op Texel zijn niet te vinden.
Goede controle maar ook combinatie met de informatie borden. Én meer paaltjes!
Op duidelijke plekken
Paaltjes staan soms op onlogische plaatsen (bijv. links terwijl rechts de stoep is) of gedraaid waardoor de pijlen niet zichtbaar zijn vanuit de looprichting. Soms ook teveel begroeiing voor het paaltje. En er zijn plekken waar markering ontbreekt.
Sommige pijlen zijn niet goed zichtbaar. Ook moet je soms wel eens over het fietspad.

Ze zijn niet altijd goed zichtbaar, bijvoorbeeld langs de Wogmeer route
Suggesties gerelateerd aan de routesystematiek
ik loop eigen routes op nummers. ik vind het erg lastig op routepaaltjes te lopen waar alleen een kleur wordt aangegeven en niet het nummer. Graag op alle paaltjes ook het nummer vermelden
Kan duidelijker met net als de fietsroutes nr
Meer info over afstanden
Op het paaltje zetten naar welk nummer je toe loopt
Plaats de pijlen ook aan de andere kant van de paaltjes, zodat je niet altijd dezelfde route (kloksgewijs bijvoorbeeld) hoeft te lopen, maar ook andersom (tegen de klok in) kunt lopen
Sommige staan niet goed in het zicht waardoor je makkelijk fout kan lopen zeker nu er weer super slecht gemaaid wordt (brandnetels rondom het paaltje waardoor ze uit het zicht zijn)
Soms is deze niet compleet! Als je bij kruisingen rechtdoor moet staat er niet altijd een pijltje
Soms onduidelijk waar je heen moet. En op lange stukken rechtdoor twijfelen omdat er al lang geen pijlen zijn geweest.
Soms zouden er meer pijltjes op de route bij een afslag naar links of rechts kunnen staan.. Ook goed om een extra kaart mee te nemen of dat je de omgeving een beetje kent.
Bij de fietsknooppunten wordt de richting van t volgende knooppunt aangegeven. Het zou mooi zijn als dat ook bij de wandelknooppunten kan.
Zorg dat je van nummer naar nummer kunt lopen, zoals bij de fietsknooppunten. Die kleuren zijn niet te onthouden. Dus nummer op het paaltje en een pijl met nummer van het volgende paaltje.

Verbetersuggesties Informatieborden (2)

Beter zichtbaar
Borden zie er goed uit maar komt niet overeen met internet ... zo lastig en vermoeiend...

Verbetersuggesties website (11)

Meer duidelijkheid
Als je zelf een route wil maken, pakt de website een extra lusje niet in de route of een zelf bedacht stukje zou ik graag willen toevoegen. Overigens vind ik het verder een hele goede website met schitterende wandelingen, soms ook verrassend!
Het duurde bij mij lang voordat ik door had hoe alles werkte, bijv. zelf een route samenstellen. Ik vind het ook lastig dat je op 2 plekken moet zijn, de app en de site
Ik zou graag een beeld hebben welke pijlen gebruikt worden bij de verschillende routes. Onderweg op mijn wandelingen door het duingebied rond Castricum kom ik allerlei pijlen tegen van routes die ik graag een keer zou willen lopen, mits ze voor mij haalbaar zijn. Maar ik kan op de sites die ik bezoek niet zien welke route met deze pijlen aangeduid worden.
In het zuiden van Noord-Holland zitten nog veel "witte vlekken" rondom Haarlem, Amsterdam, Heemstede Hoofddorp etc. Verder een mooie en bruikbare website.
Live plannen; d.w.z. bij het aanklikken van knooppunten meteen de kilometers berekenen i.p.v. achteraf. Mogelijkheden om punten uit de route te halen of te wijzigen inbouwen. Op sommige plaatsen komen de routes op de kaart niet (meer) geheel overeen met de werkelijkheid. Gaarne updaten.
Op de website ging het vaak mis als ik zelf een route wilde samenstellen. Daarom ca. laatste 1,5 jaar niet meer geprobeerd

Ten zuiden van Haarlem, Amsterdam zijn geen paaltjes/routes? Soms wil je een iets andere route kiezen dan van wandelpunt naar wandelpunt, maar die optie is niet aanwezig, wat mij betreft een groot gemis. Verder zeer tevreden over de website.
Totaal overzicht op een kaart. Nu steeds losse pdf downloaden is niet handig
Uitleg onverhard of verhard. Is nu moeilijk te zien op de site. Meer onverharde paden in Noord-Holland. Vooral door de polders.
Website is niet klantvriendelijk en teveel gericht op het uitleggen van het systeem. maar waarom is een bepaalde route dan zo mooi ontbreekt

Verbetersuggesties app (19)

Betere zoekfuncties. Zoals afstand of wat voor soort wandeling. Zoals stad, park, bos etc. En of de paden kinderwagen vriendelijk zijn.
Daar kom ik niet altijd wijs uit! Liever zou ik een landkaart zien met startpunten en van daaruit routes met verschillende afstanden. Ik vind het gezoek naar routes nu erg frustrerend. Dat kan veel duidelijker.
Dat je bij download routes al direct een preview krijgt van de route (waar ligt het op de kaart), want de titels van de wandelingen kunnen best cryptisch zijn. En ik zou op de kaart ook de uitgezette routes willen kunnen zien, bijv. in een andere kleur.
De app sluit als je tegelijkertijd een andere app wilt openen bijv. om een foto te maken met je mobiel. Zeer onhandig.
De app voelt zeer verouderd aan en kan wel een update gebruiken, wordt nu persoonlijk amper gebruikt. Voelt aan als een TomTom van 20 jaar oud.
Deel van mijn route was niet toegankelijk tussen 15 maart en 15 juni maar dit werd niet op de site of in de app aangegeven. Kwam er pas tijdens het wandelen achter dmv een bord
Direct de route kan zien voordat je deze route download. Opslaan van gelopen routes.
Een aparte aanduiding of de afzonderlijke delen van de wandeling over verharde, half verharde of onverharde paden gaan.
Graag de kleuren van de routes zichtbaar in de app
Het zou fijn zijn als je de geplande route bovenin de lijst met download kon zetten
Ik snap de app niet en ik kan er niet mee lopen. Eigen locatie ontbreekt waardoor het heel onhandig is

Verbetersuggesties 'Iets anders' (19)

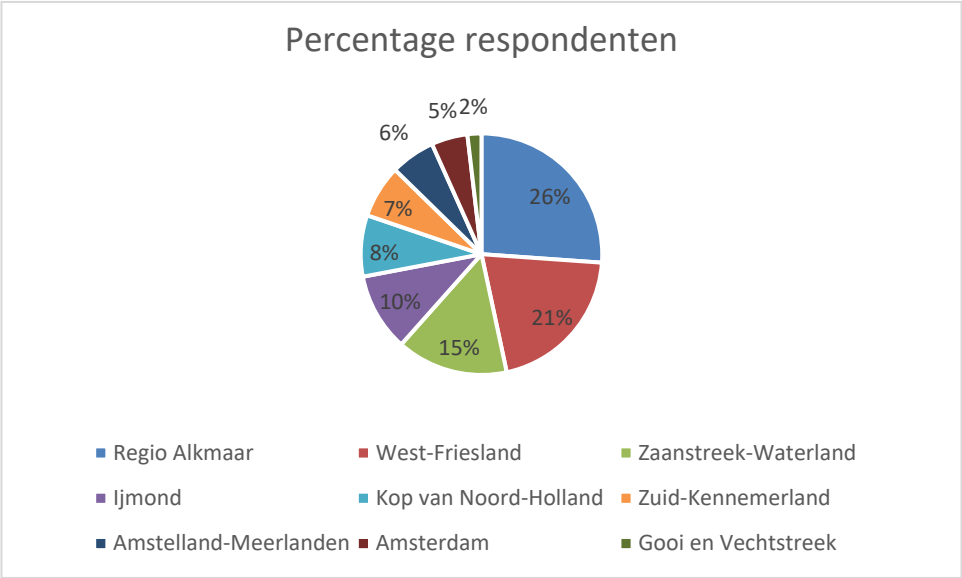
Informatie
Exacter aangeven waar honden verboden zijn. Soms kun je gewoon doorlopen terwijl de kaart aangeeft van niet. Of andersom. Sta je ineens voor een verbodsbord.
Info over parkeren, bijv. Aangeven als het betaald parkeren is. Vorig jaar een wandeling in marken gelopen, bleek dat je daar betaald moest parkeren
Veel routes zijn in deze broedperiode verboden, haal ze dan tijdelijk van de website. Heb je een leuke route uitgezocht, mag het niet.
Routes
Leuke routes rondom steden, zoals Alkmaar, Purmerend, dus niet door de steden! Of een rondje door verschillende polders. Afstand rond de 20 KM.

Meer routes waar honden los kunnen lopen of gedeeltelijk kunnen lopen! En dat het ook aangegeven wordt al honden op een gedeelte van de route los mogen
Meer wandelroutes in parkjes en bossen.
Misschien een database van routes die mensen zelf maken? Zodat anderen daar ook gebruik van kunnen maken
Ik vind het vaak zo n uitkienerij. Ik heb vaak behoefte aan een kant en klare wandeling en gewoon een kaart. Ik vind de nieuwe kaart van noordhollands duinreservaat erg prettig maar zou graag ook meer daarbuiten wandelenLangere routes van +/- 20km
Wandelpaden
Mooiere wandelpaden
Voorkeur voor meer onverharde routes
Nog meer wandelpaadjes door de natuur.
nu speelt het niet, maar begin van het jaar waren bepaalde delen van de rode en groene route in IJmuiden onbegaanbaar van de regen
Sommige stukken worden niet of slecht gemaaid, waardoor slecht begaanbaar. Niet alles hoeft gemaaid een baan van 1 meter is voldoende.
Sommige wandelroutes gaan langs of door plekken met bijvoorbeeld boerderijen waar waakhonden los lopen en de wandelaars kunnen aanvallen. Het lijkt me goed dat zulke plekken worden vermeden of dit bij het startpunt wordt aangegeven. Nu durf ik soms halverwege niet verder
Ten zuiden van Haarlem bestaat dit netwerk (nog) niet
Overig
Er is 1 fiets netwerk! En werkt prima!! En meerdere wandelnetwerken. Zo ingewikkeld!!! Wij liepen 15 jaar uitgezette tochten... Kunnen nu in corona tijden niet wennen aan wandelnetwerk! Internet is heel ánders dan als je op de wandel informatie borden... lastig en stom!!
Gewenst startpunt kunnen aangeven en vandaaruit wandeling suggesties krijgen
hele netwerk is veel te onbekend. kijk eens naar noord-brabant

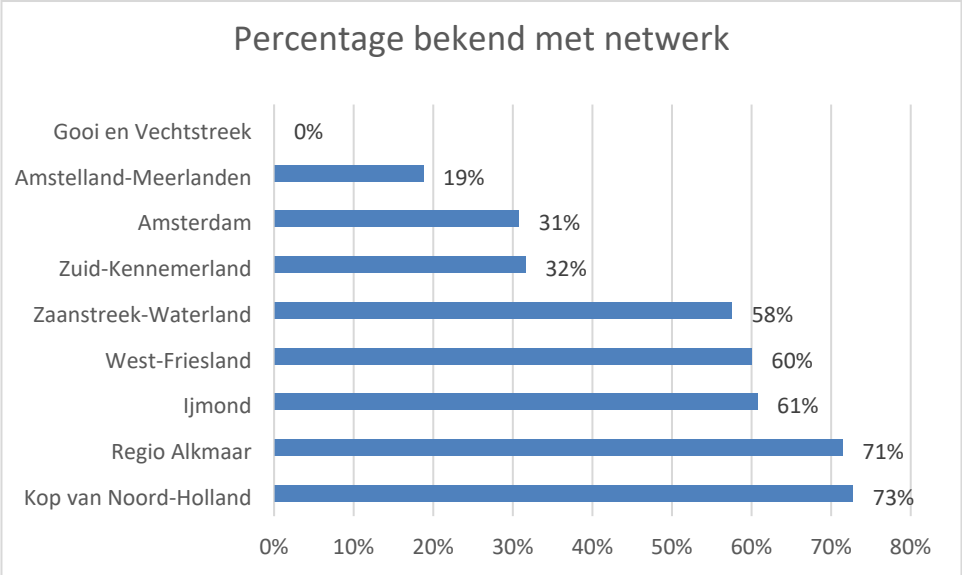
Regio en bekendheid met het netwerk (vraag 6 en 1)

Ruim 90% van de respondenten was bereid de woonplaats aan te geven. Deze woonplaatsen zijn gerelateerd aan de regio-indeling die de provincie hanteert. Vervolgens is bepaald hoeveel procent van de respondenten uit een regio bij vraag 1 heeft aangegeven dat zij het Wandelnetwerk Noord-Holland gebruiken om routes te plannen.

Onderstaande figuur laat zien waar de respondenten van de enquête vandaan komen. Hieruit blijkt dat de noordelijke helft van de provincie beter vertegenwoordigd is dan de zuidelijke helft. De regio's Alkmaar en Westfriesland zijn het meest vertegenwoordigd.



De volgende figuur laat zien hoeveel procent van de respondenten uit een regio bekend is met het wandelnetwerk Noord-Holland.



Uit de figuur blijkt dat het wandelnetwerk het meest bekend is in de noordelijke helft van de provincie. Dit komt overeen met de locaties waar het wandelnetwerk het eerste is uitgerold. In de zuidelijke helft van de provincie is de aanleg van het wandelnetwerk van recenter datum of nog in uitvoering. In de regio's waar het wandelnetwerk al langer bestaat is de bekendheid onder de respondenten goed te noemen (ca. 60% en meer). In de regio's Amsterdam en Zuid-Kennemerland is de bekendheid van het wandelnetwerk onder de respondenten matig en in Amstelland-Meerlanden beperkt te noemen. Deze regio's waren ook minder vertegenwoordigd onder de respondenten. De regio Gooi- en Vechtstreek was zeer beperkt vertegenwoordigd (5 respondenten).

Bijlage 4 Historie en uiterlijk TOP's

Historie van TOP's en TOP's in andere provincies[25]

Het idee van de Toeristische Overstappunten is in 2002 ontstaan in de regio Achterhoek. Aanleiding was het voornemen van diverse terreinbeherende organisaties om natuurgebieden te gaan afsluiten vanwege een te grote recreatieve druk. De TOP's waren bedoeld als zoneringsmiddel om bezoekersstromen te geleiden. In een later stadium stond in de Achterhoek vooral de functie van informatievoorziening centraal. Vanuit de Achterhoek heeft het idee van de TOP's zich naar andere provincies verspreid. Diverse geïnterviewden geven aan met de TOP's te zijn begonnen omdat het een trend was waar ze niet bij wilden achterblijven. TOP's konden helpen bij het bundelen van auto's die op bezoek komen in de regio, en werden volgens een geïnterviewde zelfs verondersteld recreanten naar je regio te trekken. In Zuid-Holland is in 2010 besloten om met TOP's te gaan werken, met als hoofddoel het ontsluiten van het Groene Hart voor recreanten. De uitrol vond plaats vanuit het beleid voor economie en cultuur. Later werden de TOP's ondergebracht in het beleid voor water en groen, met als doel het beter toegankelijk en bereikbaar maken van het recreatieve netwerk. In Noord-Brabant is het concept van de TOP's zo'n 15 jaar geleden overwogen, maar men heeft er gekozen voor een andere invulling in de vorm van Natuurpoorten. Aanleiding was hier een onevenwichtige recreatiedruk op kwetsbare natuur en de wens deze druk beter te verdelen door het aanbieden van aantrekkelijke startpunten. Natuurpoorten liggen altijd direct aan een natuurgebied en er is altijd een horecapunt ter plekke aanwezig. Net als bij TOP's is er routeinformatie en parkeergelegenheid. Bij bijna elke Natuurpoort is ook een vorm van een of meerdere natuuractiviteiten te vinden (bv. een klimbos, speelbos of uitkijktoren).

Onderzoek naar TOP's in regio Achterhoek, Zuid-Holland en Noord-Brabant

Er is weinig onderzoek naar het gebruik van de TOP's beschikbaar. Tijdens dit onderzoek zijn twee recente onderzoeken over TOP's gevonden.

1. *Onderzoek TOP's Achterhoek*

   In 2018 heeft de Stichting Achterhoek Toerisme door Saxion Hogescholen laten onderzoeken in hoeverre de TOP's in de Achterhoek nog actueel zijn in verband met recentelijke technologische ontwikkelingen. Opdrachtgever Achterhoek Toerisme wilde ook weten waarover gebruikers mogelijk ontevreden waren en wilde op grond van de verzamelde informatie een verbeterd concept voor de TOP ontwerpen. Het onderzoek is uitgevoerd bij 5 TOP's, waarbij in één weekend enquêtes zijn afgenomen onder 125 bezoekers. Daarnaast zijn 5 interviews en 12 enquêtes onder ondernemers uitgevoerd. De afstand van de onderzochte TOP's tot horeca-ondernemingen varieert van 200 meter tot 1,7 kilometer.

   Uit dit onderzoek blijkt dat in de Achterhoek de TOP's vooral gebruikt worden door wandelaars en fietsers, met als belangrijkste redenen de aangeboden routes (45%), de parkeergelegenheid (20%) en positieve eerdere ervaringen (20%). Tweederde van de bezoekers is al vaker bij de TOP geweest. Aanbevelingen door kennissen (ca. 50%) en toevallig langsrijden of wandelen (30%) zijn de belangrijkste manieren waarop men met de TOP's in aanraking komt. Websites en reclame blijken niet erg belangrijk voor het vinden van TOP's, zij worden door 15% en 4% van de geënquêteerden als bron van informatie over de TOP's genoemd. Niet alle geïnterviewde ondernemers ervaren een toegevoegde waarde van de TOP voor hun onderneming. Meerdere ondernemers drukken de toegevoegde waarde van de TOP uit in het aantal toeristen dat naar hun onderneming komt, maar zij hebben geen cijfers over een eventueel positieve ontwikkeling van de toeloop naar hun onderneming, omzetstijging of meer naamsbekendheid ten gevolge van het bezoek aan de TOP.

[25] In dit onderzoek zijn de provincies Utrecht, Zuid-Holland, Noord-Brabant en Gelderland (regio Achterhoek) als benchmark gehanteerd.

2. *Onderzoek TOP's Zuid-Holland*
   Het tweede onderzoek is een casusstudie in het kader van de landelijke evaluatie van het Natuurpact naar de TOP's in de provincie Zuid-Holland. De casusstudie is hoofdzakelijk gebaseerd op interviews bij de provincie en rondom één TOP-locatie (De Oude Tol in de gemeente Hoeksche Waard). Op deze TOP-locatie is door een horecaondernemer in samenwerking met de gemeente Hoeksche Waard multifunctioneel ingericht met een zwemlocatie, een speel- en sportterrein en een natuurlijke uitstraling. Een voorzichtige conclusie uit de casestudie is dat het gebruik en de bekendheid van deze TOP door de jaren heen gestegen is. Daarnaast meldt het verslag van de casus: "*Sommige TOP's zijn zeer succesvol waarbij alle lagen van de bevolking van kleine kinderen, pubers tot opa's en oma's er gebruik van maken. Een ondernemers schat het bezoek aan "zijn" TOP op warme dagen op 1000 recreanten. Sommige ondernemers uiten in hun promotie dat ze bij een TOP liggen en ondernemers kunnen gratis worden gepromoot via QR-codes."* De opzet van de onderzochte TOP wijkt sterk af van de meeste TOP's in Noord-Holland, waar meestal geen extra recreatieve voorzieningen aanwezig zijn. Dit onderzoek levert dan ook geen goed vergelijkingsmateriaal.

De Stichting Natuurpoorten Noord-Brabant meldt in de interviewronde dat er nog geen grootschalig onderzoek naar het gebruik van de natuurpoorten heeft plaatsgevonden, maar dat de eigenaren van de horecapunten bij de natuurpoorten wel melden dat zij al jaren een groei zien in wandelaars, fietsers en andere natuurrecreanten. Dit hoeft niet direct gelinkt te zijn aan de aanwezigheid van de Natuurpoort, maar kan bijvoorbeeld ook voortkomen uit een algemene toename van natuurrecreatie, wandelen of fietsen in de provincie.

Het uiterlijk van de TOP's in Noord-Holland





De informatie op een TOP heeft (volgens het nieuwste ontwerp) altijd dezelfde indeling:

- Zijde A: landmark foto van de TOP + een korte welkom tekst + algemene beschrijving van de regio + algemene beschrijving van de TOP's
- Zijde B: kaart wandelnetwerk + beschrijving van wandelroutes
- Zijde C: beschrijving over de omgeving van de TOP (ook natuur) + recreatieve/toeristische informatie
- Zijde D: fiets- en vaarkaart + beschrijving van fietsroutes en vaarroutes




Toeristisch
Overstap
Punt
Twiske Poort
Wandelnetwerk Laag Holland
WELKOM
www.wandelnetwerknoordholland.nl


recreatieschap
twiske-waterland
Het Twiske – actief ontspannen in de natuur
Praktische informatie


Toeristisch
Overstap
Punt
Twiske Poort
Fietsen
Varen
Welke routes kan ik fietsen?
Welke routes kan ik varen?

Bijlage 5 Toelichting keuze indicatoren

Deze bijlage geeft een toelichting op de indicatoren die zijn aangegeven in paragraaf 2.4.

Subsidie Recreatieve verbindingen

Outputindicatoren: Met de subsidieregeling wil de provincie de bereikbaarheid van het buitengebied voor de inwoners van de stad vergroten of de verbinding tussen groene gebieden verbeteren. De verbetering van de bereikbaarheid van groengebieden is niet per se gerelateerd aan het aantal gerealiseerde kilometers verbinding. Bijvoorbeeld het toevoegen van bruggen, tunneltjes, of maar hele kleine stukjes fietspad of voetpad kan soms tot een grote verbetering van een verbinding leiden. Daarom is als indicator gekozen voor het aantal verbeterde verbindingen.

Effectindicatoren: Voor stad-landverbindingen is het effect van de subsidie bepaald door middel van een grove schatting van het aantal inwoners dat in theorie kan profiteren van de verbeterde verbinding om gemakkelijker bij het buitengebied te komen. Deze schatting is als volgt bepaald:

- Voor wandelverbindingen: Bij de effectindicator veronderstellen we dat mensen van de verbeterde verbinding profiteren als ze binnen een straal van ca. 12 minuten lopen (ongeveer 1 km) van het gerealiseerde project wonen[26].
- Voor fietsverbindingen: Bij de effectindicator veronderstellen we dat mensen van de verbeterde verbinding profiteren als ze binnen een straal van ca. 12 minuten fietsen (ongeveer 3 km) van het gerealiseerde project wonen[27].

Voor de verbeterde verbindingen die betrekking hebben op routestructuren of verbetering van de entrees van groengebieden is deze methode ook toegepast, maar hier dient het berekende getal nog meer als indicatie. Voor de routestructuren moet eigenlijk uitgegaan worden van het aantal gebruikers van de betreffende routes. Deze informatie is echter niet beschikbaar. De projecten voor verbeterde entrees van groengebieden hebben beiden betrekking op het Nationaal Park Zuid-Kennemerland. Daar komen bezoekers uit een veel ruimere omgeving dan de gehanteerde straal van 3 kilometer. Alleen van de hoofdentree (project Koevlak) zijn afzonderlijke bezoekerscijfers gevonden. Daarnaast is een grove schatting van het aantal bezoekers van het Nationaal Park per jaar beschikbaar. Wat beschikbaar is wordt ter informatie vermeld.

Subsidie Uitbreiding Wandelnetwerk Noord-Holland

Outputindicatoren: Het aantal gerealiseerde kilometers wandelnetwerk is een logische indicator om de uitbreiding van het wandelnetwerk te meten. De waarde van deze indicator wordt afgezet tegen de omvang van de gewenste uitbreiding van het wandelnetwerk die is opgenomen in de Quickscan van 2016.

De kwaliteit van het wandelnetwerk wordt kwalitatief beoordeeld op basis van diverse bronnen van informatie. Allereerst wordt bekeken of het beheer van de routestructuur in principe goed geregeld is. Hierover is gesproken met RNH, die het grootste deel van het wandelnetwerk beheert. Daarnaast is in de interviews gevraagd wat men vindt van de kwaliteit van het wandelnetwerk of welke indruk men heeft van de tevredenheid van de gebruikers over het netwerk. Tenslotte is in de uitgevoerde enquête gevraagd naar mogelijke verbeterpunten voor het wandelnetwerk. De antwoorden hierop worden ook meegenomen.

[26] De gemiddelde wandeling is 5-7 kilometer lang. Het gemiddelde wandeltempo van een volwassen persoon is 4 - 5 km per uur. Een getraind wandelaar wandelt 6 – 7 km per uur. Bij een snelheid van 5 km per uur is de gelopen afstand 1 kilometer. (Bron: Wandelnet).

[27] De gemiddelde fietstocht duurt 2,2 uur. 46% van de fietstochten vanaf huis duurt 1 – 2 uur. De gemiddelde fietssnelheid is 16 km per uur. In 12 minuten fiets je dan (afgerond) 3 km. (Bron: Fietsplatform)

Effectindicatoren: De bijdrage van het wandelnetwerk aan de toegankelijkheid van het groen wordt beoordeeld op basis van kwalitatieve en (voor zover beschikbaar) kwantitatieve informatie over de bekendheid en het gebruik van het wandelnetwerk. Voor een indicatie van de bekendheid van het wandelnetwerk is gekeken naar de organisatie van de promotie van het wandelnetwerk, het bezoek aan de website van het wandelnetwerk, het gebruik van de app en naar de resultaten van de uitgevoerde enquête. Voor het gebruik zijn in beperkte mate telgegevens beschikbaar. Daarnaast is in de enquête gevraagd hoe vaak mensen het afgelopen jaar op het wandelnetwerk hebben gewandeld.

Toeristische Overstappunten
Outputindicator: Met de subsidieregeling wil de provincie bereiken dat er in Noord-Holland TOP's worden aangelegd. Het aantal gerealiseerde TOP's is daarom een logische output-indicator. De provincie heeft zich echter geen doel gesteld in het aantal te realiseren TOP's. daarom kan op basis van deze indicator alleen niet bepaald worden of het doel op het niveau van output is behaald. Daarom wordt een indicator gehanteerd die zich richt op de spreiding van de gerealiseerde TOP's over de provincie. Het idee hierachter is dat wanneer TOP's een goede spreiding hebben over de provincie, zoveel mogelijk gebruikers van de routenetwerken ervan kunnen profiteren. Deze indicator wordt kwalitatief ingevuld, op basis van een kaartbeeld en de mening van geïnterviewden over of de dekking van de provincie met de huidige TOP's voldoende is.

Effectindicatoren: Uiteindelijk wordt de toegankelijkheid van het groen alleen verhoogd als de TOP's ook daadwerkelijk worden gebruikt. Deze indicator wordt kwalitatief worden ingevuld, omdat er geen meetgegevens bestaan over de bekendheid en/of het gebruik van de TOP's in 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

mw. M.E. de Winter

BEL/OI

Telefoonnummer +31235143566

winterm@noord-holland.nl

Verzenddatum

29 OKT. 2020

Kenmerk

1500654/1500666

Uw kenmerk

Betreft: Evaluatie Uitvoeringsregeling Groen- Recreatieve verbindingen, Wandelnetwerk en Toeristische Overstappunten

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) zenden wij u de evaluatie toe van de uitvoeringsregeling Groen, onderdelen Recreatieve verbindingen, Uitbreiding Wandelnetwerk Noord-Holland en Toeristische Overstappunten (TOP's). Deze evaluatie is uitgevoerd op grond van het door PS in 2013 vastgestelde en in 2018 geactualiseerde Evaluatiekader Subsidies. Op basis van dit Evaluatiekader wordt jaarlijks de doeltreffendheid van een aantal provinciale subsidies geëvalueerd. De evaluatie van de drie onderdelen van de uitvoeringsregeling Groen maakte onderdeel uit van de onderzoeksprogrammering voor 2020 (referentie 1320205/1320234).

In deze evaluatie staat de vraag centraal of de drie onderdelen van de subsidie Groen bijdragen aan het recreatief toegankelijk maken van het groen in de provincie Noord-Holland. Door middel van documentenstudie, interviews met interne (3) en externe (16) partijen en een enquête is antwoord gegeven op deze vraag. De conclusie is dat het aannemelijk is dat alle drie de subsidie-onderdelen een positieve bijdrage hebben geleverd aan het toegankelijk maken van de provinciale groenstructuur voor recreatie. Voor de subsidie voor recreatieve verbindingen en het wandelnetwerk is deze bijdrage groter dan voor de subsidie voor de TOP's.

Voor het onderdeel recreatieve verbindingen laat de uitgevoerde analyse zien dat het beleidskader voor wandelen en fietsen is verbeterd ten opzichte van de situatie van een eerdere evaluatie van deze subsidie in 2013. Verdere verbetering is mogelijk door duidelijker doelen te stellen voor recreatief fietsen en door een verdere uitwerking van de relatie tussen recreatieve verbindingen en de strategische doelen op het gebied van welzijn en economie.
In het achterliggende evaluatierapport zijn ook verschillende concrete verbetermogelijkheden beschreven voor de nog lopende subsidies voor uitbreiding van het wandelnetwerk Noord-Holland en de Toeristische Overstappunten.

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 rapport beveelt aan om de subsidieregeling voorlopig in stand te houden, ter ondersteuning van door gemeenten/regio's gewenste verbeteringen en kleine uitbreidingen in het wandelnetwerk. Daarmee laat de provincie zien dat zij het wandelnetwerk belangrijk vindt en dit draagt mogelijk ook bij aan de motivatie van gemeenten om in het beheer hiervan te blijven investeren. Daarnaast wordt aanbevolen ondernemers meer bij het wandelnetwerk te betrekken, zodat zij hier meer van kunnen profiteren en kunnen bijdragen aan de bekendheid van het wandelnetwerk. Tenslotte wordt aanbevolen om in te zetten op het verder verbeteren van de verzamelde telgegevens voor het wandelnetwerk en de verzamelde data van verschillende gebieden te benchmarken. Dit kan onder andere nuttig zijn om te bepalen of het wandelnetwerk goed wordt gebruikt, maar ook bijvoorbeeld ten behoeve van druktespreiding in groengebieden.

Voor de Toeristische overstappunten (TOP's) wordt aanbevolen om de focus in het beleid te verschuiven naar het beter benutten van wat er is en niet in te zetten op nog meer TOP's bovenop de TOP's die nu nog gepland zijn. Er is actie nodig om de bekendheid en het gebruik van de TOP's te vergroten. Eventuele acties moeten gebaseerd worden op een goede kennis van de behoeften van de gebruikers.

In het coalitieakkoord 2019-2023 is aangekondigd dat wij een visie Recreatie en Toerisme gaan opstellen. Momenteel wordt gewerkt aan het opstellen van deze visie. Bovengenoemde evaluatie en de daaruit voortvloeiende aanbevelingen betrekken we bij het opstellen van deze visie. Ook in onze Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit, die de beleidslijnen uit het Perspectief Fiets nader uitwerkt, nemen wij de aanbevelingen mee.

De Visie Recreatie en Toerisme wordt in het eerste kwartaal van 2021 aan u aangeboden.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Rapport Evaluatie Uitvoeringsregeling Groen - Recreatieve verbindingen, Wandelnetwerk en Toeristische Overstappunten