Bundel - Commissie Ruimte van 12 februari 2024

Agenda bijlagen
- spreektijd 4 uur
- Agenda commissie Ruimte 12 februari 2024
- Verslag vergadering Commissie Ruimte 12 februari 2024
- Beantwoording Technische vragen commissie Ruimte 12 februari

1 Opening en mededelingen

2 18:15 - Inspreekhalfuur
- Inspreekreactie oversteek N518 Gouw_Geanonimiseerd
- Inspreekreactie duurzame seniorenwoning en splitsing rijperweg uitdam_Geanonimiseerd
- Ruimtelijke Onderbouwing Levensloopbestendige woning Rijperweg 6
- Inspraakreactie EngeRingweg _Geanonimiseerd
- Beeldmateriaal bij inspraakreactie EngeRingweg_Geanonimiseerd

3 Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Strategische Agenda, Lijsten moties en toezeggingen
- Agenda commissie Ruimte 12 februari 2024
- Concept verslag commissie Ruimte 15 januari 2024 ter voorvisie
- Strategische agenda commissie Ruimte februari 2024
- lijst Toezeggingen commissie Ruimte_12-02-2024
- lijst Moties commissie Ruimte_12-02-2024

4 18:45 - A-agenda Mobiliteit

4.a Actualisering integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031
Toelichting:
Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031, dat in november 2023 door PS is vastgesteld, geeft inzicht in de geprogrammeerde vervangings- en verbeter- en uitbreidingsprojecten van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering. In verband met de voortgang vragen wij PS in te stemmen met de promotie naar de realisatiefase van een aantal investeringsprojecten en de bijbehorende kredietaanvragen en meerdere kredietverhogingen op te nemen in de voordracht Eerste Begrotingswijziging 2023.
Behandelvoorstel:
Met elkaar en gedeputeerde de actualisering van het iMPI bespreken en PS over de voordracht adviseren. Deze zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 4 maart 2024.
- Dossier 14243 voorblad
- Brief aan PS over actualisering integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031
- voordracht act iMPI 2024

5 19:45 - A-agenda Algemeen

5.a Financiën: Eerste begrotingswijziging 2024
Toelichting:
In de provinciale begroting wijzen Provinciale Staten toe voor welke doelen de provincie haar beschikbare middelen inzet. Deze eerste begrotingswijziging omvat een bijstelling van de begroting 2024.
Behandelvoorstel:
Adviseren over de voordracht aan PS. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 4 maart 2024. In de commissie Ruimte worden die onderdelen besproken die relevant zijn voor deze commissie. Onderdeel van deze begrotingswijziging zijn een aantal kredietaanvragen vanuit de actualisatie van het integraal meerjarenprogramma infrastructuur (iMPI);
De commissie Bestuur adviseert over de begrotingswijziging vanuit de financiën algemeen.
- Dossier 14282 voorblad
- Voordracht EBW-2024 - verzonden PS
- Eerste begrotingswijziging 2024-PS
- Brief aan PS over Eerste begrotingswijziging 2024

6 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

7 20:15 - B-Agenda Wonen

7.a Agenderingsverzoek CDA C- naar B-agenda CDA Monitor Woningbouw 2023

Toelichting indiener agenderingsverzoek: De Monitor Woningbouw wordt jaarlijks uitgevoerd om inzicht te krijgen in de Noord-Hollandse woningbouwproductie, de ontwikkeling van de plancapaciteit en de ontwikkelingen in de woningbehoefte.
De Woningbouwmonitor laat zien hoe de bouwplannen in Noord-Holland vorderen. De huidige stand van zaken is dat er een dalende woningbouwproductie is, wat leidt tot een hoger woningtekort voor de komende periode. De indiener wil deze monitor graag bespreken in de commissie en gezamenlijk kijken naar de pijnpunten, waarom de woningbouw in Noord-Holland achterloopt en wat voor plannen Gedeputeerde Staten hebben om deze achterstand op te lossen.
Doel van agendering: Bespreken waarom we als provincie achter de feiten aan lopen met betrekking tot de woningbouw? Wat moet er gedaan worden om dit op te lossen? Wat doet Gedeputeerde Staten om de gestelde opgave wel te halen, en hoe neemt GS dit mee in overleg met regio's en gemeenten?
Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en gedeputeerde in gesprek over deze monitor en de vraag of we op de juiste weg zitten als het gaat om woningbouw.
Dit agendapunt is doorgeschoven van 15 januari

C naar B verzoek CDA Monitor Woningbouw 2023
Brief aan PS over Monitor Woningbouw 2023
Rapport Monitor Woningbouw 2023 def

8 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

9 20:45 - B-agenda Mobiliteit

9.a Ontwikkelperspectief openbaar vervoer Noord-Holland Noord
Toelichting:
De concessie Noord-Holland Noord is van 2017 tot 2027 aanbesteed. Voor dit gebied verzorgt Connexxion het busvervoer en de ontwikkeling van het lijnennet. Al voor COVID19 stond de concessie onder druk qua reizigersontwikkelingen. In 2021 is daarom geconcludeerd dat het goed zou zijn om samen met alle partijen (Connexxion, NS, gemeenten en Provincie) te kijken naar mogelijkheden om de kwaliteit van het OV te verbeteren. Afgelopen twee jaar is samen gewerkt aan een ontwikkelperspectief voor het openbaar vervoer in het gebied. Hierin worden uitgangspunten en acties beschreven die de kwaliteit van het openbaar vervoerssysteem in Noord-Holland Noord moeten verbeteren.
Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde het Ontwikkelperspectief Openbaar Vervoer Noord-Holland Noord bespreken.

Dossier 14362 voorblad
Brief aan PS over Ontwikkelperspectief Openbaar Vervoer Noord-Holland Noord
PNH240038_Ontwikkelingsperspectief_def
Definitief vervoerplan herijking NHN 2024 - publieke versie
Brief over zorgen nieuwe dienstregeling Openbaar Vervoer
Raadsvragen HvM en CU bushaltes aan de Dijkgraaf Grootweg en bij MiddenwegKleingouw
Raadsvragen Morgen! m.b.t. Nieuwe dienstregeling Connexxion
Raadsvragen GemeenteBelangen m.b.t. dienstregeling van Connexxion

9.b Agenderingsverzoek D66 C- naar B stand van zaken trajectstudie Zeeweg (B-agenda 12-02-2024)
Toelichting indiener agenderingsverzoek: Op de Zeeweg vanaf Overveen naar Bloemendaal aan Zee vinden, zoals gesteld in de brief, relatief veel ongevallen plaats. De uitvoering van maatregelen ter bevordering van de veiligheid vindt plaats vanaf 2028. In 2024 vinden geen grote veranderingen plaats wat betekent dat de veiligheid op de weg ook nog niet verbetert.
Doel van agendering: De indiener wil in gesprek met de commissie en de gedeputeerde over welke maatregelen er op korte termijn genomen kunnen worden ter bevordering van de veiligheid op en rond de Zeeweg.
Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en gedeputeerde in gesprek over deze brief.

Agenderingsverzoek D66 C- naar B stand van zaken trajectstudie Zeeweg
Brief Stichting Vrienden van Middenduin trajectstudie Zeeweg aan GS
Brief aan PS over trajectstudie Zeeweg (N2OO) stand van zaken (2)
inspreekreactie Zeeweg gemeente Bloemendaal
Beantwoording openstaande vragen: Waarschuwingsborden en milieuzone Haarlem m.b.t. Zeeweg
Beantwoording openstaande vragen + aanvullende vragen: Waarschuwingsborden en milieuzone Haarlem m.b.t. Zeeweg

9.c Afdoeningsvoorstel motie 142-2023 Deelmobiliteit in beleid

Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten door middel van een brief over diverse recente ontwikkelingen in het openbaar vervoer, zoals gratis OV voor kinderen. De provincie wil het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren, bijvoorbeeld met deze extra investering waarmee de bus voor kinderen gratis wordt. De andere onderwerpen zijn de stand van zaken Studenten OV-kaart, vervoerplannen 2024, de instroom van nieuwe buurtbussen in Noord-Holland Noord en de komende aanbesteding van de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord.
Behandelvoorstel:
Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 142-2023 Deelmobiliteit in beleid als afgedaan kan worden beschouwd.

Dossier 14009 voorblad
M142-2023 Deelmobiliteit in beleid
Brief aan PS over gratis OV voor kinderen en andere OV ontwikkelingen
Brief stad en streekvervoer personeelstekort

9.d Afdoeningsvoorstel motie 180-2023 geen verdere afschaling OV
Toelichting: Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten door middel van een brief over diverse recente ontwikkelingen in het openbaar vervoer, zoals gratis OV voor kinderen. De provincie wil het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren, bijvoorbeeld met deze extra investering waarmee de bus voor kinderen gratis wordt. De andere onderwerpen zijn de stand van zaken Studenten OV-kaart, vervoerplannen 2024, de instroom van nieuwe buurtbussen in Noord-Holland Noord en de komende aanbesteding van de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord.
Behandelvoorstel:
Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 180-2023 geen verdere afschaling OV als afgedaan kan worden beschouwd.

M180-2023 geen verdere afschaling OV
Brief aan PS over gratis OV voor kinderen en andere OV ontwikkelingen (3)

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

12 Sluiting

13 C-agenda Mobiliteit

13.b Mobiliteit: Samenwerkingsovereenkomst voor de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (C-agenda Ruimte 12-02-2024)
n.v.t.

Dossier 13997 voorblad
Brief aan PS over Samenwerkingsovereenkomst MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer
Samenwerkingsovereenkomst MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer

13.c Mobiliteit: Brief update Verkeerveiligheid rondom N307 Woeste Hoogt (C-agenda cie Ruimte 12-01-2024)

Brief update Verkeerveiligheid rondom N307 Woeste Hoogte_Geanonimiseerd

13.d Mobiliteit: Storingen en calamiteiten bij bruggen en sluizen (C-agenda Ruimte 12-02-2024)
De afgelopen maanden heeft de Leimuiderbrug meerdere keren in storing gestaan en zijn maatregelen genomen. De provincie is een provincie-breed onderzoek gestart naar het voorkomen van storingen bruggen, veerponten en sluizen. GS informeren PS over de actualiteit van de situatie en geven een doorkijk naar de maatregelen die de komende periode genomen gaan worden.

Dossier 14394 voorblad
Brief aan PS over storingen Leimuiderbrug en provinciebreed onderzoek bruggen, veerponten en sluizen

13.e Mobiliteit: Uitvoeringsregeling subsidie verbetering toegankelijkheid bushaltes Noord-Holland 2024 (C-agenda Ruimte 12-02-2024)
De provincie hecht grote waarde aan een toegankelijk openbaar vervoer, waardoor ook reizigers met een beperking gebruik kunnen maken van de bus. De provincie stelt in 2024 € 1.000.000,- beschikbaar aan gemeenten in Noord-Holland Noord om nieuwe toegankelijke bushaltes te realiseren. Vanaf juli 2024 veranderen in deze regio de routes van een aantal buslijnen en daarvoor zijn nieuwe bushaltes nodig. Met de subsidie kunnen ongeveer 20 nieuwe toegankelijke haltes worden gerealiseerd.

Dossier 14354 voorblad
Brief aan PS over Uitvoeringsregeling subsidie verbetering toegankelijkheid bushaltes Noord-Holland 2024
Uitvoeringsregeling Haltetoegankelijkheid 2024

13.f Energie/Mobiliteit: Energieroute Noord-Holland (C-agenda Leefomgeving -leidend- 15-02-2024 en Ruimte 12-02-2024)

Rijk, provincie en gemeenten werken langs de A9-A5-A22 en noordelijke gedeelten van de A1 en A2 samen aan de Energieroute Noord-Holland. Dit project in het kader van het Rijks OER (Opwek Energie Rijksvastgoed) programma is bedoeld om de opwekking van hernieuwbare energie langs deze wegen te realiseren. De provincie Noord-Holland gaat een samenwerkingsovereenkomst aan met de projectpartners voor de volgende fase van planvorming.

Dossier 14345 voorblad

Brief aan PS over planvormingsfase Energieroute Noord-Holland en update Opwek Energie Rijksgronden (OER)

Kaartbladen projectscope 2176936 - 2186452

13.g IPO BAC mobiliteit: BAC Agenda Bestuurlijke Adviescommissie Bereikbaarheid & Infrastructuur 1 feb (C-agenda cie Ruimte 12-02-2024)

240201 BAC B&I 1a Conceptagenda BAC 1 februari 2024

13.h Mobiliteit: Brief werkzaamheden A7 (C-agenda Ruimte 12-02-2024)

Brief werkzaamheden bij de A7

14 C-agenda Wonen

14.a Wonen / Asiel: Afronding verkenning flexwoningen Balkweiterhoek (C-agenda Ruimte 12-02-2024)
Om een bijdrage te leveren in de asiel- en wooncrisis heeft de provincie onderzocht of locatie Balkweiterhoek 76/76A in Zwaagdijk-West ingezet kon worden voor tijdelijke huisvesting voor spoedzoekers, waaronder statushouders. Na uitvoerig onderzoek en gesprekken met de gemeente en inwoners, zijn Gedeputeerde Staten tot de conclusie gekomen dat er geen draagvlak is bij de gemeente Medemblik en de inwoners van het dorp Zwaagdijk-West.

Dossier 14359 voorblad

Brief aan PS over afronding verkenning flexwoningen Balkweiterhoek 76-76A te Zwaagdijk-West

14.b Wonen: Brief met plattegrond van bewoner over woningbouw Stompetoren West (C-agenda Ruimte 12-02-2024)

Brief van inwoner over woningbouw Stompetoren West_Geanonimiseerd

14.c Wonen: Voortgangsbericht Uitvoering Woonakkoord regio Zuid-Kennemerland/IJmond 2021-2025 (C-agenda Ruimte 12-02-2024)
GS en de colleges van de gemeenten in de regio Zuid-Kennemerland/IJmond zijn met elkaar een woonakkoord aangegaan voor de periode 2021 t/m 2025. In dit woonakkoord staan afspraken over kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwprogrammering. Afgesproken is de afspraken uit het woonakkoord halverwege de looptijd op hoofdlijnen te evalueren. In de Uitvoeringsagenda is sprake van een aantal accentverschuivingen, waardoor het beter aansluit bij de veranderende regelgeving en actuele ontwikkelingen op de woningmarkt. Voorbeelden van dit soort ontwikkelingen zijn de grotere woningbouwopgave en de uitwerking van afspraken uit de woondeal MRA over betaalbaarheid op regionaal niveau.

Dossier 14284 voorblad

Brief aan PS over Voortgangsbericht Uitvoering Woonakkoord Zuid-Kennemerland-IJmond 2021-2025

Voortgangsbericht Uitvoering Woonakkoord

14.d Asiel: Bezwaarschrift Burgermeesterbesluit omwonenden crisisnoodopvang Schagen Oost (C-agenda Ruimte 12-02-2024)

Mail inwoner Bezwaarschrift omwonenden crisisnoodopvang Schagen Oost_Geanonimiseerd

Bezwaarschrift Burgemeesterbesluit crisisnoodopvang Schagen Oost_Geanonimiseerd

15 C-agenda Ruimte

15.a RO: Bericht inwoner over Stompetoren-West (C-agenda Ruimte 12-02-2024)

Bericht inwoner over Stompetoren-West_Geanonimiseerd

15.b RO: brief bewoner Woningbouw Stompetoren-West in gemeente Alkmaar (C-agenda Ruimte 12-02-2024)

Mail bewoner Woningbouw Stompetoren-West in gemeente Alkmaar verontrustend_Geanonimiseerd

Brief aan gedeputeerden NH jan 24 Stompetoren West_Geanonimiseerd

15.c RO: brief Energie Samen Noord-Holland betreffende windpark Noorder IJ-plas (C-agenda Ruimte 12-02-2024)

Mail brief Energie Samen Noord-Holland betreffende windpark Noorder IJ-plas_Geanonimiseerd

Brief ESNH Oproep Noorder IJ-plas_Geanonimiseerd

15.d RO: Ontheffingsverzoek voor de bouw van drie woningen aan de Amsteldijk Zuid 105 te Amstelveen (C-agenda Ruimte 12-02-2024)

De gemeente Amstelveen heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 ingediend voor de realisatie van drie woningen aan de Amsteldijk Zuid 105 te Amstelveen. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing niet te verlenen.

Dossier 14149 voorblad

Brief aan PS over Ontheffingsverzoek voor de bouw van drie woningen aan de Amsteldijk Zuid 105 te Amstelveen

Ontheffingsverzoek Amsteldijk Zuid 105 Amstelveen

15.e Ruimte/ wonen: Brief bewoners Situatie in Zwaagdijk-West & Uitnodiging bewonersavond 24-01 (C-agenda Ruimte 12-02-2024)

Brief bewoners Situatie in Zwaagdijk-West & Uitnodiging bewonersavond 24-01_Geanonimiseerd

15.f Ruimte/ wonen: Brief Ontheffing bouwplan Broekermeerdijk 16 16A B en C in Watergang (c-agenda cie Ruimte 12-02-2024)

15.g Huisvesting statushouders: Toegezonden Zienswijzen tijdelijke crisisopvang Schagen-Oost door inwoner (C-agenda cie Ruimte 12-02-2024en cie Bestuur 15-02-2024)

Ingezonden Zienswijzen tijdelijke crisisopvang Schagen-Oost door inwoner

16 C-agenda Algemeen

16.a MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 78 - 23 januari 2024 (C-agenda alle commissies 12-02-2024 en 15-02-2024)

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 78 - 23 januari 2024_Geanonimmiseerd

Aan

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

Provincie Noord-Holland

Agenda Commissie Ruimte

Datum	12-02-2024
Tijd	18:45 - 22:30
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	Marianne Poot
Toelichting	De vergadering vindt in hybride vorm plaats. De vergadering is openbaar en online live te volgen via https://noord-holland.stateninformatie.nl. De commissievergadering is toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan fysiek of digitaal. Inspreken kan bij de agendapunten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda), of tijdens het inspreekhalfuur op andere punten die vallen onder de beleidsterreinen van de commissie Ruimte. Voor het inspreken moet u zich aanmelden bij de Statengriffie. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (vrijdag 9 februari 2024) per mail commissieruimte@noord-holland.nl Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inspreekhalfuur zullen de agendapunten na punt 3 eerder beginnen.

0	**presentatie ROCOV (18:15 - 18:45 uur)**
1	**Opening en mededelingen**
2	**Inspreekhalfuur**
18:45	
3	**Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Strategische Agenda, Lijsten moties en toezeggingen**
4	**A-agenda Mobiliteit**
19:15	
4.a	**Actualisering integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031** Toelichting: Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031, dat in november 2023 door PS is vastgesteld, geeft inzicht in de geprogrammeerde vervangings- en verbeter- en uitbreidingsprojecten van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering. In verband met de voortgang vragen wij PS in te stemmen met de promotie naar de realisatiefase van een aantal investeringsprojecten en de bijbehorende kredietaanvragen en meerdere

kredietverhogingen op te nemen in de voordracht Eerste Begrotingswijziging 2023.

Behandelvoorstel:
Met elkaar en gedeputeerde de actualisering van het iMPI bespreken en PS over de voordracht adviseren. Deze zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 4 maart 2024.

5 A-agenda Algemeen

20:15

5.a Financiën: Eerste begrotingswijziging 2024

Toelichting:
In de provinciale begroting wijzen Provinciale Staten toe voor welke doelen de provincie haar beschikbare middelen inzet. Deze eerste begrotingswijziging omvat een bijstelling van de begroting 2024.

Behandelvoorstel:
Adviseren over de voordracht aan PS. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 4 maart 2024. In de commissie Ruimte worden die onderdelen besproken die relevant zijn voor deze commissie. Onderdeel van deze begrotingswijziging zijn een aantal kredietaanvragen vanuit de actualisatie van het integraal meerjarenprogramma infrastructuur (iMPI);
De commissie Bestuur adviseert over de begrotingswijziging vanuit de financiën algemeen.

6 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

7 B-Agenda Wonen

20:45

7.a Agenderingsverzoek CDA C- naar B-agenda CDA Monitor Woningbouw 2023

Toelichting indiener agenderingsverzoek: De Monitor Woningbouw wordt jaarlijks uitgevoerd om inzicht te krijgen in de Noord-Hollandse woningbouwproductie, de ontwikkeling van de plancapaciteit en de ontwikkelingen in de woningbehoefte.

De Woningbouwmonitor laat zien hoe de bouwplannen in Noord-Holland vorderen. De huidige stand van zaken is dat er een dalende woningbouwproductie is, wat leidt tot een hoger woningtekort voor de komende periode. De indiener wil deze monitor graag bespreken in de commissie en gezamenlijk kijken naar de pijnpunten, waarom de woningbouw

in Noord-Holland achterloopt en wat voor plannen Gedeputeerde Staten hebben om deze achterstand op te lossen.

Doel van agendering: Bespreken waarom we als provincie achter de feiten aan lopen met betrekking tot de woningbouw? Wat moet er gedaan worden om dit op te lossen? Wat doet Gedeputeerde Staten om de gestelde opgave wel te halen, en hoe neemt GS dit mee in overleg met regio's en gemeenten?

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en gedeputeerde in gesprek over deze monitor en de vraag of we op de juiste weg zitten als het gaat om woningbouw.

Dit agendapunt is doorgeschoven van 15 januari

8 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

9 B-agenda Mobiliteit

21:15

9.a Ontwikkelperspectief openbaar vervoer Noord-Holland Noord

Toelichting:
De concessie Noord-Holland Noord is van 2017 tot 2027 aanbesteed. Voor dit gebied verzorgt Connexxion het busvervoer en de ontwikkeling van het lijnennet. Al voor COVID19 stond de concessie onder druk qua reizigersontwikkelingen. In 2021 is daarom geconcludeerd dat het goed zou zijn om samen met alle partijen (Connexxion, NS, gemeenten en Provincie) te kijken naar mogelijkheden om de kwaliteit van het OV te verbeteren. Afgelopen twee jaar is samen gewerkt aan een ontwikkelperspectief voor het openbaar vervoer in het gebied. Hierin worden uitgangspunten en acties beschreven die de kwaliteit van het openbaar vervoerssysteem in Noord-Holland Noord moeten verbeteren.

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde het Ontwikkelperspectief Openbaar Vervoer Noord-Holland Noord bespreken.

9.b Agenderingsverzoek D66 C- naar B stand van zaken trajectstudie Zeeweg (B-agenda 12-02-2024)

Toelichting indiener agenderingsverzoek: Op de Zeeweg vanaf Overveen naar Bloemendaal aan Zee vinden, zoals gesteld in de brief, relatief veel ongevallen plaats. De uitvoering van maatregelen ter bevordering van de veiligheid vindt plaats vanaf 2028. In 2024 vinden geen grote veranderingen plaats wat

betekent dat de veiligheid op de weg ook nog niet verbetert.

Doel van agendering: De indiener wil in gesprek met de commissie en de gedeputeerde over welke maatregelen er op korte termijn genomen kunnen worden ter bevordering van de veiligheid op en rond de Zeeweg.

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en gedeputeerde in gesprek over deze brief.

9.c Afdoeningsvoorstel motie 142-2023 Deelmobiliteit in beleid

Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten door middel van een brief over diverse recente ontwikkelingen in het openbaar vervoer, zoals gratis OV voor kinderen. De provincie wil het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren, bijvoorbeeld met deze extra investering waarmee de bus voor kinderen gratis wordt. De andere onderwerpen zijn de stand van zaken Studenten OV-kaart, vervoerplannen 2024, de instroom van nieuwe buurtbussen in Noord-Holland Noord en de komende aanbesteding van de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord.

Behandelvoorstel:

Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 142-2023 Deelmobiliteit in beleid als afgedaan kan worden beschouwd.

9.d Afdoeningsvoorstel motie 180-2023 geen verdere afschaling OV

Toelichting: Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten door middel van een brief over diverse recente ontwikkelingen in het openbaar vervoer, zoals gratis OV voor kinderen. De provincie wil het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren, bijvoorbeeld met deze extra investering waarmee de bus voor kinderen gratis wordt. De andere onderwerpen zijn de stand van zaken Studenten OV-kaart, vervoerplannen 2024, de instroom van nieuwe buurtbussen in Noord-Holland Noord en de komende aanbesteding van de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord.

Behandelvoorstel:

Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 180-2023 geen verdere afschaling OV als afgedaan kan worden beschouwd.

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

12 **Sluiting**

13 **C-agenda Mobiliteit**

13.b **Mobiliteit: Samenwerkingsovereenkomst voor de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (C-agenda Ruimte 12-02-2024)**

n.v.t.

13.c **Mobiliteit: Brief update Verkeerveiligheid rondom N307 Woeste Hoogt (C-agenda cie Ruimte 12-01-2024)**

13.d **Mobiliteit: Storingen en calamiteiten bij bruggen en sluizen (C-agenda Ruimte 12-02-2024)**

De afgelopen maanden heeft de Leimuiderbrug meerdere keren in storing gestaan en zijn maatregelen genomen. De provincie is een provincie-breed onderzoek gestart naar het voorkomen van storingen bruggen, veerponten en sluizen. GS informeren PS over de actualiteit van de situatie en geven een doorkijk naar de maatregelen die de komende periode genomen gaan worden.

13.e **Mobiliteit: Uitvoeringsregeling subsidie verbetering toegankelijkheid bushaltes Noord-Holland 2024 (C-agenda Ruimte 12-02-2024)**

De provincie hecht grote waarde aan een toegankelijk openbaar vervoer, waardoor ook reizigers met een beperking gebruik kunnen maken van de bus. De provincie stelt in 2024 € 1.000.000,- beschikbaar aan gemeenten in Noord-Holland Noord om nieuwe toegankelijke bushaltes te realiseren. Vanaf juli 2024 veranderen in deze regio de routes van een aantal buslijnen en daarvoor zijn nieuwe bushaltes nodig. Met de subsidie kunnen ongeveer 20 nieuwe toegankelijke haltes worden gerealiseerd.

13.f **Energie/Mobiliteit: Energieroute Noord-Holland (C-agenda Leefomgeving -leidend- 15-02-2024 en Ruimte 12-02-2024)**

Rijk, provincie en gemeenten werken langs de A9-A5-A22 en noordelijke gedeelten van de A1 en A2 samen aan de Energieroute Noord-Holland. Dit project in het kader van het Rijks OER (Opwek Energie Rijksvastgoed) programma is bedoeld om de opwekking van hernieuwbare energie langs deze

wegen te realiseren. De provincie Noord-Holland gaat een samenwerkingsovereenkomst aan met de projectpartners voor de volgende fase van planvorming.

13.g **IPO BAC mobiliteit: BAC Agenda Bestuurlijke Adviescommissie Bereikbaarheid & Infrastructuur 1 feb (C-agenda cie Ruimte 12-02-2024)**

14 **C-agenda Wonen**

14.a **Wonen / Asiel: Afronding verkenning flexwoningen Balkweiterhoek (C-agenda Ruimte 12-02-2024)**

Om een bijdrage te leveren in de asiel- en wooncrisis heeft de provincie onderzocht of locatie Balkweiterhoek 76/76A in Zwaagdijk-West ingezet kon worden voor tijdelijke huisvesting voor spoedzoekers, waaronder statushouders. Na uitvoerig onderzoek en gesprekken met de gemeente en inwoners, zijn Gedeputeerde Staten tot de conclusie gekomen dat er geen draagvlak is bij de gemeente Medemblik en de inwoners van het dorp Zwaagdijk-West.

14.b **Wonen: Brief met plattegrond van bewoner over woningbouw Stompetoren West (C-agenda Ruimte 12-02-2024)**

14.c **Wonen: Voortgangsbericht Uitvoering Woonakkoord regio Zuid-Kennemerland/IJmond 2021-2025 (C-agenda Ruimte 12-02-2024)**

GS en de colleges van de gemeenten in de regio Zuid-Kennemerland/IJmond zijn met elkaar een woonakkoord aangegaan voor de periode 2021 t/m 2025. In dit woonakkoord staan afspraken over kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwprogrammering. Afgesproken is de afspraken uit het woonakkoord halverwege de looptijd op hoofdlijnen te evalueren. In de Uitvoeringsagenda is sprake van een aantal accentverschuivingen, waardoor het beter aansluit bij de veranderende regelgeving en actuele ontwikkelingen op de woningmarkt. Voorbeelden van dit soort ontwikkelingen zijn de grotere woningbouwopgave en de uitwerking van afspraken uit de woondeal MRA over betaalbaarheid op regionaal niveau.

14.d **Asiel: Bezwaarschrift Burgermeesterbesluit omwonenden crisisnoodopvang Schagen Oost (C-agenda Ruimte 12-02-2024)**

15 **C-agenda Ruimte**

15.a RO: Bericht inwoner over Stompetoren-West (C-agenda Ruimte 12-02-2024)

15.b RO: brief bewoner Woningbouw Stompetoren-West in gemeente Alkmaar (C-agenda Ruimte 12-02-2024)

15.c RO: brief Energie Samen Noord-Holland betreffende windpark Noorder IJ-plas (C-agenda Ruimte 12-02-2024)

15.d RO: Ontheffingsverzoek voor de bouw van drie woningen aan de Amsteldijk Zuid 105 te Amstelveen (C-agenda Ruimte 12-02-2024)

De gemeente Amstelveen heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 ingediend voor de realisatie van drie woningen aan de Amsteldijk Zuid 105 te Amstelveen. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing niet te verlenen.

15.e Ruimte/ wonen: Brief bewoners Situatie in Zwaagdijk-West & Uitnodiging bewonersavond 24-01 (C-agenda Ruimte 12-02-2024)

15.f Ruimte/ wonen: Brief Ontheffing bouwplan Broekermeerdijk 16 16A B en C in Watergang (c-agenda cie Ruimte 12-02-2024)

15.g Huisvesting statushouders: Toegezonden Zienswijzen tijdelijke crisisopvang Schagen-Oost door inwoner (C-agenda cie Ruimte 12-02-2024en cie Bestuur 15-02-2024)

16 C-agenda Algemeen

16.a MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 78 - 23 januari 2024 (C-agenda alle commissies 12-02-2024 en 15-02-2024)

Verslag concept

Commissie Ruimte

Datum commissievergadering	:	12 februari 2024
Commissievoorzitter	:	Mw. M Poot
Commissie-adviseur	:	Mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	neeskenss@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter:		: Mw. M. Poot
Commissiegriffier:		: Mw. S. Neeskens
Leden van de commissie:	BBB	: Mw. A. Den Boer, Dhr. R. Nijkamp
	GL	: Statenlid B. Bulucu, Statenlid N. van der Waart
	VVD	: Dhr. J. Van Gilse, Dhr. J. Boer
	D66	: Mw. L. Berkvens, Mw. N. Vroom
	PvdA	: Mw. G. De Boer
	PVV	: Dhr. D. de Moel
	SP	: Dhr. J. Kes
	CDA	: Dhr. D. Heijnen
	JA21	: Dhr. D. Van den Berg, Mw. C. Gordijn
	PvdD	: Dhr. J. Hollebeek, Mw. H.M. Vonck
	ChristenUnie	: Mw. Y. Buit
	Volt	: Dhr. B. Bonekamp, Statenlid M. de Weerdt
	50PLUS	: Dhr. H. Faassen
	FvD	: Mw. C. Middelkoop, Dhr. J. Dessing
Gedeputeerden:	Dhr. J. Olthof, Dhr. J. Beemsterboer, Mw. E. Rommel	
Notulist	Mw. H. Fuite (Notuleerservice Nederland)	

1 Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering om 18.15 uur en heet de aanwezigen en de insprekers welkom. De heer **Kes** (SP) heeft een punt van orde en deelt mee dat mevrouw Bouhlel afwezig is. Er zijn geen rondvragen aangemeld, er zijn vijf aanmeldingen voor inspraak ontvangen. De heer Deen (PVV) heeft zich afgemeld.

2 Inspreekhalfuur

Er zijn vijf insprekers waarvan vier personen inspreken voor het inspreekhalfuur: de heer Swen, de heer Essink, de heer Theunisse en de heer Zeilemaker. Mevrouw Jeltes spreekt in bij agendapunt 9.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer Swen. De heer **Swen** spreekt in namens de dorpsraad Zuiderwoude over het treffen van veiligheidsmaatregelen op de N518. De heer **Swen** geeft aan dat op de weg van Marken naar Monnickendam een snelheidslimiet van tachtig kilometer per uur geldt, maar dat er vaak harder wordt gereden. Hij wijst op een aantal oversteekplekken die zeer gevaarlijk zijn voor fietsers, waarvan één oversteek zelfs levensgevaarlijk is. Auto's rijden daar te hard richting Monnickendam vanuit de richting Marken, waardoor ze pas op het laatste moment de oversteek kunnen zien en het bord met de snelheidsbeperking van zestig kilometer niet goed opvalt. Fietsers en wandelaars merken naderend verkeer ook pas erg laat op. Hoewel er al verschillende aanrijdingen hebben plaatsgevonden, is er nog geen dodelijk slachtoffer gevallen, maar de verwachting is dat dit slechts een kwestie van tijd is. Er ligt een plan voor dijkversterking en er wordt gekeken of tegelijkertijd iets aan de weg met de gevaarlijke oversteek kan worden gedaan. Dit zal naar verwachting over drie jaar plaatsvinden. Vanuit de provincie heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de gevaarlijke oversteekplek. Op de vraag van mevrouw **Berkvens** (D66) of Provinciale Staten het onderzoek van de provincie kunnen afwachten, antwoordt de heer **Swen** dat dat het geval is. De heer **Kes** (SP) vraagt of het probleem bij de gedeputeerde bekend is. De heer **Swen** zegt dat hij dit niet weet. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat hij het genoemde probleem kent. De heer **Dessing** (FvD) vraagt of het oplossen van het probleem van de gevaarlijke oversteek aan de dijkverzwaring over drie jaar is gekoppeld en of dit los te koppelen is. De heer **Swen** geeft aan dat de dijkversteviging dermate ingrijpend is dat er alleen gesproken wordt over tijdelijke maatregelen en dat er over drie jaar serieuze verbeteringen toegepast zullen worden. De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of er een flitspaal op die plek staat en welke andere tijdelijke maatregelen de heer Swen voorstelt. De heer **Swen** verduidelijkt dat er op dit moment geen maatregelen zoals een flitspaal zijn genomen en dat de ambtenaren op de hoogte zijn van de situatie.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer Essink. De heer **Essink** spreekt in over een initiatief voor het realiseren van een zelfstandige levensloopbestendige seniorenwoning en splitsing van bestaande bebouwing tot twee zelfstandige woningen op zijn adres in Uitdam. In dit voorstel worden een paardenbak en verzakte kapbergen/stallen opgegeven, wat resulteert in een afname van bebouwd oppervlak en toevoeging van woningen aan de woonvoorraad. De afdeling Ruimtelijke Ordening van de gemeente Waterland heeft het verzoek van de heer Essink afgewezen met het argument dat er in het verleden al eerdere afwijzingen zijn geweest van Gedeputeerde Staten in vergelijkbare gevallen. Daarom wendt de heer Essink zich als initiatiefnemer tot deze commissie. Het plan voor het realiseren van de seniorenwoning en de splitsing van de bestaande bebouwing is vorige week naar de griffie gestuurd met het verzoek om de commissie van deze informatie te voorzien. Het tekort aan seniorenwoningen in de gemeente Waterland, samen met de ruimtelijke voordelen van dit plan, onderstrepen de urgentie ervan. Het initiatief creëert geen

negatieve precedentwerking en overstijgt het individuele belang van de eigenaar door bij te dragen aan een maatschappelijke opgave, inclusief het aanpakken van de woningnood en het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. De heer **Essink** pleit voor een zorgvuldige beoordeling van dit voorstel, waarbij mogelijke beperkingen in regelgeving niet mogen leiden tot het negeren van de bredere doelen. De heer **Essink** vraagt of Provinciale Staten willen overwegen om nu al de woningvoorraad te verruimen door splitsing van de bestaande hoofdbebouwing op de voormalige agrarische percelen, gezien de acute woningnood. Hij vraagt of Provinciale Staten zijn verzoek willen beoordelen in het licht van de genoemde argumenten en vraagt of de commissie iets van haar standpunt wil delen.

Statenlid **Van der Waart** (GL) informeert naar het aantal woningen waarom het gaat.
De heer **Essink** legt uit dat het om een lange bestaande boerderij gaat die in twee woningen gesplitst kan worden en dat op de plek van de paardenbak een seniorenwoning gepland staat. Het grondoppervlak van de bebouwing wordt hierbij kleiner.
De heer **Klein** (ChristenUnie) vraagt waarom dit niet binnen bestaande regels rondom agrarische bebouwingen kan en waarom de splitsing noodzakelijk is. De heer **Essink** zegt dat er een tekort is aan seniorenwoningen in Waterland en dat hij daarom de bestaande boerderij wil splitsen en een seniorenwoning wil bouwen, het is hem niet bekend waarom dit niet past binnen de bestaande regels. De heer Essink is eveneens benieuwd naar de reden waarom dit niet haalbaar zou zijn.
De heer **Van Gilse** (VVD) vraagt of de paardenbak overdekt is. De heer **Essink** bevestigt dat dit het geval is en dat er een vergunning voor is verleend, aangezien het om agrarische bebouwing gaat.
De heer **Dessing** (FvD) steunt het initiatief van de heer Essink.
De heer **Faassen** (50PLUS) wil weten in welk stadium de aanvraag zich bevindt en of deze is afgewezen en op welke gronden dat dan is gebeurd. De heer **Essink** licht toe dat de aanvraag is gedaan bij de gemeente Waterland en dat de gemeente heeft aangegeven dat de provincie de aanvraag waarschijnlijk gaat afwijzen, refererend aan een vergelijkbaar geval. De gemeente heeft de heer **Essink** doorverwezen naar de provincie.
De heer **Kes** (SP) wijst erop dat het lijkt of bebouwing niet op dezelfde plek staat maar dat hij uit het betoog van de heer Essink begrijpt dat de toekomstige seniorenwoning zich op dezelfde plek bevindt van de paardenbak. De heer **Essink** wijst er op dat de nieuwe bebouwing gepland staat binnen de bestaande woonplek.
Mevrouw **De Boer** (PvdA) vindt dat de gemeente zichzelf tot de gedeputeerde moet wenden.
Statenlid **Hollebeek** (PvdD) concludeert dat de gemeente aangeeft dat de provincie niet akkoord zal gaan met het plan van de heer Essink maar geen redenen geeft waarop de provincie dat besluit baseert. De heer **Essink** meldt dat de gemeente Waterland aangeeft dat bij een vergelijkbaar geval in Marken, de provincie het plan heeft afgewezen.

De **voorzitter** vat samen dat de commissie de gemeente oproept om contact op te nemen met de gedeputeerde.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer Theunisse. De heer **Theunisse** spreekt in over de situatie op de dijkweg tussen Engewormer en Zaandam, die bekend staat als zowel Engewormer als Ringdijk. De situatie baart zorgen vanwege het verkeer aldaar. Fietsers worden regelmatig gedwongen om over de grastegels te rijden omdat zij gesneden worden door passerende auto's en dit creëert potentieel gevaarlijke situaties. Het gebied wordt veelvuldig gebruikt voor verschillende vormen van recreatie en bevindt zich tussen twee belangrijke natuurgebieden: de Kalverpolder en Natuurcollectief Enge Wormer. Ondanks eerdere plannen om de weg autoluw te maken, heeft de financiering van bruggen in de omgeving geleid tot een toename van verkeer op deze dijkweg, met name vanaf industriegebied Noorderveld/Molletjesveer naar de A7. Dit heeft gevolgen voor de cultuurhistorie, natuurrecreatie en biodiversiteit van het gebied en er bestaat bezorgdheid over verdere toename van sluipverkeer door gepland onderhoud aan een viaduct bij Purmerend. Er wordt een aantal maatregelen voorgesteld om de situatie te verbeteren:

- De gemeenten Wormerland en Zaanstad moeten op de hoogte worden gesteld van de classificatie van de weg als Erftoegangsweg type 2 en daar rekening mee houden.
- Het uitvoeren van een telling van het verkeer van Molletjesveer naar de A7 tijdens gedeeltelijke afsluiting van de bruggen om een beter inzicht te krijgen in de verkeersstromen.
- Het faciliteren van gestructureerd overleg tussen verschillende belanghebbenden, waaronder het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, de gemeenten Wormerland en Zaanstad, de Provincie Noord-Holland, de Fietsersbond en de Vereniging Belangen Engewormer, om tot een passende inrichting van de Ringdijk/Engewormer en Tolbrug te komen.

Deze maatregelen worden voorgesteld om de veiligheid en leefbaarheid in het gebied te verbeteren.

Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt of de heer Theunissen vraagt om maatregelen tijdens werkzaamheden aan de brug of om structurele maatregelen. De heer **Theunisse** wijst er op dat er gevraagd wordt om een structurele oplossing. Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt om toelichting over de mogelijkheid en de wijze van inhalen op de weg door automobilisten. De heer **Theunisse** legt uit dat automobilisten gebruik maken van de grastegels naast de weg om in te halen.
De heer **Kes** (SP) vraagt of er al een ander verzoek is geweest richting de provincie op ambtelijk niveau. De heer **Theunisse** zegt dat hij de provincie vraagt om geen structurele ontsluitingsweg toe te staan door het veenweidegebied. Statenlid **Hollebeek** (PvdD) informeert of er contact is met waterschap en gemeente. De heer **Theunisse** geeft aan dat de gesprekken met het

Hoogheemraadschap en de gemeente stroef verlopen. Mevrouw **Vroom** (D66) wil weten hoe het aantal voertuigen tot nu tot nu is gemeten. De heer **Theunisse** geeft aan dat dit met telslangen is gebeurd en dat hij hoopt dat met het gebruik van slimme camera's bewezen kan worden dat er sluipverkeer is van Molletjesveer naar de A7 dat door de kern van Wormer rijdt.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer Zeilemaker over het opheffen van busvervoer in Alkmaar. De heer **Zeilemaker** spreekt in over het opheffen van een aantal bushaltes in de wijk Hoefplan en het centrum van Alkmaar. Het opheffen van deze bushaltes heeft aanzienlijke gevolgen voor de mobiliteit van de bewoners in de wijk Hoefplan en de bereikbaarheid van het centrum van Alkmaar. Het openbaar vervoer speelt een essentiële rol in het verbinden van gemeenschappen en het toegankelijk maken van voorzieningen voor alle inwoners. In 2018 heeft de heer Zeilemaker ook al ingesproken bij de commissie over het opheffen van bushaltes in de wijk. In 2018 werd toegezegd dat er tot het einde van de concessie geen verdere aanpassingen zouden worden gedaan. Echter wordt er nu toch weer een buslijn opgeheven. De heer **Zeilemaker** roept de commissie op om te streven naar oplossingen die de mobiliteit en toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor alle inwoners van Alkmaar waarborgen.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) bevestigt dat het een actueel probleem is dat ook op de agenda staat in deze vergadering en vraagt wat voor de heer Zeilemaker de grootste consequentie is. De heer **Zeilemaker** geeft aan dat het vooral voor ouderen te ver is om naar het station te lopen en dat zij daardoor aangewezen zijn op andere middelen van vervoer. De afstand vanuit de wijk naar het station is vijfhonderd meter tot een kilometer en dat is voor veel ouderen te ver.

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

De agenda wordt zonder wijzigingen vastgesteld. Het verslag wordt zonder wijzigingen vastgesteld. De lijst met moties en toezeggingen wordt vastgesteld. Statenlid **Van der Waart** (GL) wil de opstelling van het concept herziening omgevingsverordening en de wijzigingen wat betreft de mogelijkheden voor bebouwing, graag terugzien op de strategische agenda. Statenlid Van der Waart verzoekt tevens om een technische briefing hierover. Gedeputeerde **Rommel** gaat hiermee akkoord. De strategische agenda voor komende periode wordt hierna vastgesteld.

4 A-agenda Mobiliteit

4.a Actualisering integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031

Toelichting:

Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031, dat in november 2023 door Provinciale Staten is vastgesteld, geeft inzicht in de geprogrammeerde vervangings-, verbeter- en

uitbreidingsprojecten van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering. In verband met de voortgang vragen wij Provinciale Staten in te stemmen met de promotie naar de realisatiefase van een aantal investeringsprojecten en de bijbehorende kredietaanvragen en meerdere kredietverhogingen op te nemen in de voordracht Eerste Begrotingswijziging 2023.

Behandelvoorstel:
Met elkaar en de gedeputeerde de actualisering van het iMPI bespreken en Provinciale Staten over de voordracht adviseren. Deze zal geagendeerd worden voor de Provinciale Staten vergadering van 4 maart 2024.

De heer **Boer** (VVD) vraagt wanneer de gedeputeerde naar de eerste concrete maatregelen rondom de oplossing voor de toegang tot het bedrijventerrein WFO. De VVD wil graag weten wat de status is van de golfbaanvariant voor de verbinding A8-A9. De heer **Boer** vraagt of de gedeputeerde kennis heeft genomen van de visie bereikbaarheid Noord-Holland boven het Noordzeekanaal, die gepresenteerd is door het Economisch Forum.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) is tevreden dat de paddentunnels goed worden gebruikt, maar dat het bedrag van 1,4 miljoen euro aanzienlijk is. Bij het beantwoorden van eerdere vragen is besproken dat minder dan drie tunnels geen optie zijn. Wat zijn hiervan de financiële consequenties en wat zijn de consequenties voor de fauna? Voor de reconstructie van de N236 deel 6 Noordeind wordt 1,1 miljoen extra krediet aangevraagd. Waarom zijn deze meerkosten niet voorzien? Bij het project vervanging kunstwerken 14HO2 en 14HO4 is de kredietaanpassing vier keer hoger geworden; was dit in de planfase nog niet bekend? Welke aanbevelingen uit het rapport van de RLI neemt Gedeputeerde Staten hiervan mee om zo de extra kredietaanvragen te beperken? Kan de gedeputeerde hierop reflecteren? In het coalitieakkoord staan grote plannen zoals de aanleg van de afrit A8-A9, de ondertunneling bij Broek in Waterland en de bevordering van de doorstroming in Assendelft en Krommenie. Welke stappen zijn er al genomen in deze projecten en wanneer worden deze projecten besproken in de commissie?

De heer **Dessing** (FvD) vraagt of de vervanging van de Huygenfietsbrug nodig is vanwege de verbreding of omdat het een doorfietsroute wordt. FvD is tegen het energieneutraal maken van steunpunten. FvD vindt dat de bereikbaarheid van het OV meer prioriteit heeft dan paddentunnels.
De heer **Faassen** (50PLUS) wil weten af waarom de indexatie bij sommige projecten 25 procent is en waarom er bij andere projecten niet geïndexeerd is. Daarnaast uit hij zijn zorgen over de kredietverlaging van de Boerenverdrietsluis en stelt hij de vraag of er niet eerst een afweging gemaakt had moeten worden voordat het project werd gestart. In het rapport staat dat er later opnieuw een afweging wordt gemaakt en de heer **Faassen** vraagt zich af of deze maatregel wordt genomen om begrotingsruimte te creëren.

Mevrouw **Gordijn** (JA21) vraagt wanneer er een reactie komt op de schriftelijke vragen over de verbindingsweg Krommenie. Op de N203 ziet JA21 graag een verbetering van de verkeersveiligheid, een goede verbinding met Kop van Noord-Holland en hoogwaardig vervoer. Mevrouw **Gordijn** vraagt of VVD en BBB willen meekijken naar andere varianten van de verbinding A8-A9, zoals de Heemskerkvariant. Interruptie door de heer **Boer** (VVD) met de mededeling dat de VVD graag kijkt naar de andere varianten als de voorkeursvariant niet mogelijk blijkt te zijn.
Interruptie door mevrouw **Den Boer** (BBB), zij meldt dat BBB ook bereid is om te kijken naar andere varianten.
Statenlid **Hollebeek** (PvdD) vraagt of er bij de vervangingsinvesteringen voor oeverconstructies ook gekeken wordt naar de transitie naar meer natuurlijkere oevers. Verder wil statenlid Hollebeek weten of er bij het gebruik van staalslakken in weg- en waterbouw een mogelijkheid is om bestaande toepassingen in kaart te brengen. Ten derde is hij van mening dat bij het onderhoud van de infrastructuur rekening moet worden gehouden met paddentunnels.
Statenlid **Van der Waart** (GL) vindt dat het bij de kredietverhogingen gaat om aanzienlijke bedragen, met name met betrekking tot de centrale afstandsbediening en de machinerichtlijn. Zij krijgt graag meer duiding van de gedeputeerde. GL is bereid om mee te kijken naar alternatieven voor A8-A9 maar alleen naar alternatieven waarin geen snelweg is opgenomen.
De heer **Klein** (ChristenUnie) vraagt of de op- en afritten van de Huygenfietsbrug meegenomen kunnen worden in de studiefase. Bij het stuk over het schrappen van de fietsoversteek Toolenburg - Nieuw Vennep vraagt de heer Klein zich af hoe het mogelijk is dat er nu geconstateerd wordt dat er eigenlijk geen veiligheidsproblemen zijn.
De heer **Vonk** (PvdA) vraagt aandacht voor fietspaden, verlichting en de veiligheid kwetsbare verkeersdeelnemers.
De heer **Bonekamp** (Volt) informeert naar de redenen van het besluit om de fietsoversteek van een busbaan te schrappen. Hij vraagt zich af of er plannen zijn om burgers te betrekken bij de besluitvorming rondom verkeersmaatregelen. Volt is geen voorstander van de verbinding tussen de A8 en de A9.
De heer **Heijnen** (CDA) mist nog een paar projecten die niet in het iMPI worden genoemd, zoals de situatie van de N240 en de N239 bij Opperdoes met veel verkeershinder doordat het landbouwverkeer door de dorpskern rijdt. Wat is de voortgang van de gesprekken met de landbouworganisaties en de dorpsraad over de herinrichting van deze weg? Wat is de status van de gesprekken met het Rijk en de regio over de actualisatie van de weg N242 bij Heerhugowaard? Het CDA is wel voorstander van de verbinding A8-A9 en de alternatieven die haalbaar zijn.
De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Olthof voor de beantwoording van de vragen.
Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat een turborotonde bij het WFO-terrein maar een beperkte houdbaarheid heeft en daarom geen oplossing is. Er is een gesprek geweest met de wethouder van Medemblik en daarbij zijn afspraken gemaakt. Op korte termijn zal er een bypass worden gemaakt

bij de rotonde om het terrein beter te ontsluiten. De gedeputeerde heeft afspraken gemaakt met de werkgevers over de werkgeversaanpak. Met de gemeente Medemblik wordt gekeken naar het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers. Dit wordt vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst tussen bedrijven, de gemeente Medemblik en de provincie Noord-Holland. Gedeputeerde **Olthof** kent de notities van het Economisch Forum en er ligt een uitnodiging voor een gesprek. Bij de paddentunnels gaat het om twee trajecten met in totaal zes tunnels, dit is de uitvoering van bestaand beleid. De huidige vertragingen bij projecten hebben diverse oorzaken, onder anderen door stikstof, het aanvragen van vergunningen en door aanvullende eisen. Aan de voorkant wordt een zo goed mogelijke inschatting van de kosten gemaakt, maar dit is complex door de marktontwikkelingen. Wat betreft de A9 bij Heiloo is er een stikstofdiscussie rondom woningbouw, het wachten is daar op de vergunningen van de gemeente. Bij Broek in Waterland is de voorkeursvariant aangegeven maar dit nieuwe project staat niet op de lijst van het Rijk. Binnenkort heeft de gedeputeerde gesprekken met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over onder anderen deze projecten. Interruptie door de heer **Kes** (SP) met de vraag of de provincie reserveringen heeft voor de toekomst. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat dit niet het geval is omdat niet zeker is welke projecten doorgang vinden, in de begroting wordt wel rekening gehouden met de kapitaalslast. Op de vraag van de heer **Kes** of de reserveringen zijn afgevloeid, geeft gedeputeerde **Olthof** aan dat dit niet is gebeurd. De huidige Huygenfietsbrug is een vervanging en daardoor wordt hij ook verbreed, daarbij wordt ook gekeken naar de op- en afritten. Op de vraag van de heer **Dessing** (FvD) wat de meerkosten zijn, antwoordt de **gedeputeerde** dat dit als een technische vraag kan worden beantwoord. Bij de vraag over de indexatie zegt gedeputeerde **Olthof** dat dit per project gebeurt. In de afgelopen jaren is er een enorme indexatie te zien bij de inkoop van materialen. Dit staat in het iMPI. Gedeputeerde Olthof wijst erop dat als de heer **Faassen** dit per project uitgewerkt wil zien, dit als technische vraag ingestoken kan worden. De Boerenverdrietsluis moet gezien worden in combinatie met de Koopvaarderschutsluis, waarbij de Koopvaarderschutsluis verlengd zou worden. De Boerenverdrietsluis zou als omvaarroute gebruikt worden. Uiteindelijk was de conclusie dat het werk aan de Koopvaarderschutsluis niet tot een dusdanige stremming zou leiden dat de Boerenverdrietsluis zou moeten worden gebruikt als omvaarroute. Om die reden is de reservering voor de Boerenverdrietsluis niet doorgegaan. De reservering die te maken had met het deel voor recreatie wordt wel beschikbaar gehouden voor eventuele renovatie van de Boerenverdrietsluis. De schriftelijke vragen van JA21 over de verbindingsweg Krommenie worden binnenkort beantwoord. Bij de aanpak van oeverconstructies wordt altijd gekeken of het natuurvriendelijker kan volgens de gedeputeerde. Het gebruik van staalslakken is niet te traceren maar deze zijn niet op grote schaal gebruikt volgens gedeputeerde **Olthof**. Als staalslakken gebruikt worden in weg- en waterbouw geldt er een meldingsplicht. Bij de vraag van GL over de kredietverhoging bij de centrale afstandsbediening gaat het over twee trajecten. Bij het ene traject gaat het om indexatie in de tijd

en bij het andere traject gaat het over de bediening van de sluizen. Bij sommige sluizen is de bediening in de zomer handmatig en in winter met centrale afstandsbediening. Hierbij zijn geen tegenvallers geconstateerd. Het vervallen van de oversteek bij Toolenburg heeft te maken met de hoge kosten die bij de aanbesteding geconstateerd werden en daarbij waren er geen signalen van de VRA dat er grote risico's zijn voor de verkeersveiligheid door het vervallen van deze oversteek. Het betrekken van de burger bij verkeersprojecten is afhankelijk van het project. Het project N239 loopt en daarbij zijn op dit moment geen vertragingen. Gedeputeerde **Olthof** heeft gesproken met de dorpsraad en de landbouworganisaties en hij heeft daarbij aangegeven dat de provincie niet van plan is om landbouwverkeer op de N239 toe te staan. Bij de N242 zijn goede stappen gezet met betrekking tot de samenwerking op het gebied van infrastructuur. Dit is een belangrijk project dat op de agenda staat bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en bij de provincie Noord-Holland Noord. Wat betreft de A8-A9 is gekozen voor de variant van het Landschapsplan, de kosten hiervan zijn negenhonderd miljoen. Parallel hieraan wordt gekeken naar de alternatieven in het geval dat dit niet gerealiseerd kan worden. Wanneer dit het geval is kan de gedeputeerde niet aangeven, maar dit is in overleg met de vertegenwoordigers van de bewoners van Krommenie. De gedeputeerde zal de commissie in de volgende vergadering een update geven van de status.

Tweede termijn:
Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt de gedeputeerde te reflecteren op het RLI-rapport waarin de uitvoerders betrokken worden bij de planfase.
Mevrouw **Gordijn** (JA21) geeft aan dat de bus vaak in de file staat op de N203. Kan er nu wel naar een andere variant dan de golfbaanvariant gekeken worden?
Gedeputeerde **Olthof** zegt toe dat hij het RLI-rapport zal bekijken. Wat betreft de A8-A9 wordt het besluit van de Provinciale Staten gevolgd maar tegelijkertijd wordt ook naar andere robuuste oplossingen gekeken.

De **voorzitter** concludeert dat de actualisering van het iMPI kan worden voorgelegd aan Provinciale Staten als hamerstuk.

5 A-agenda Algemeen

5.a Financiën: Eerste begrotingswijziging 2024

Toelichting:
In de provinciale begroting wijzen Provinciale Staten toe voor welke doelen de provincie haar beschikbare middelen inzet. Deze eerste begrotingswijziging omvat een bijstelling van de begroting 2024.

Behandelvoorstel:
Adviseren over de voordracht aan Provinciale Staten. De voordracht zal worden geagendeerd voor de Provinciale Staten-vergadering van 4 maart 2024. In de commissie Ruimte worden die onderdelen besproken die relevant zijn voor deze commissie. Onderdeel van deze begrotingswijziging is een aantal kredietaanvragen vanuit de actualisatie van het integraal meerjarenprogramma infrastructuur (iMPI); De commissie Bestuur adviseert over de begrotingswijziging vanuit de financiën algemeen.

De heer **Bonekamp** (Volt) merkt op dat een groot deel van de overheveling van de twaalf miljoen euro uit de reserves van het coalitieakkoord naar het PPLG gaat. Echter, er staat ook vermeld dat ongeveer zeshonderdduizend euro van dit bedrag bestemd is voor de regiodeal Waddeneilanden met betrekking tot wonen. Dit staat in schril contrast met de gereserveerde tachtig miljoen euro voor woningbouw gedurende deze coalitieperiode. Wanneer kan het voorstel van Gedeputeerde Staten verwacht worden over hoe dit geld zal worden besteed om de woningbouw te versnellen? Volt vraagt of de gedeputeerde al weet waar het geld van de reserveringen voor het fietsbeleid aan besteed wordt.
De heer **Vonk** (PvdA) sluit zich aan bij de vragen van de heer Bonekamp.
De heer **Stulemeijer** (50PLUS) vraagt zich af wie precies worden bedoeld met de ‘specifieke doelgroepen’ waarvoor bij het perspectief mobiliteit negenhonderdduizend euro is gereserveerd om verkeersveilig gedrag te bevorderen. Daarnaast wil hij weten of het pilotproject voor gratis vervoer voor kinderen een eenmalig project is of dat het structureel wordt ingevoerd.

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat het lastig is om precies aan te geven wanneer de doorfietsroutes gerealiseerd zullen worden omdat dit zowel afhankelijk is van de provincie als van lokale grondgebieden. Het belangrijkste is dat verkeersveiligheidsmaatregelen zo snel mogelijk worden toegepast, waarbij aandacht is voor specifieke doelgroepen zoals ouderen en scholieren. Het pilotproject gratis OV voor kinderen gaat over deze concessieperiode. Er wordt gekeken of dit structureel kan worden meegenomen in de volgende concessieperiode.

Gedeputeerde **Beemsterboer** bevestigt dat hoewel het toegekende bedrag wellicht veel lijkt, er nog meer nodig is voor woningbouw. De provincie wil de middelen inzetten voor projecten die hulp nodig hebben zoals infrastructuurprojecten, bijvoorbeeld OV-knooppunten. Er wordt gezocht naar subsidie-instrumenten om meer betaalbare woningen te realiseren die anders niet gerealiseerd hadden kunnen worden.
De heer **Kes** (SP) vraagt of er duidelijke regels komen over wat wel en niet onder deze middelen valt en of er zorgen zijn dat verschillende partijen hiervan willen profiteren.

Gedeputeerde **Beemsterboer** antwoordt dat er zeker heldere inzage zal zijn in de uitgaven en dat hij nog op zoek is naar duidelijke kaders. Zodra dit duidelijk is zal dit voorgelegd worden aan de commissie.

De **voorzitter** concludeert dat het voorstel kan worden doorgestuurd naar Provinciale Staten en dat daar zal worden bepaald of het als discussiestuk of hamerstuk zal worden behandeld.

6 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

Er is geen rondvraag aangemeld.

7 B-Agenda Wonen

7.a Agenderingsverzoek CDA C- naar B-agenda CDA Monitor Woningbouw 2023

De Woningbouwmonitor laat zien hoe de bouwplannen in Noord-Holland vorderen. De huidige stand van zaken is dat er een dalende woningbouwproductie is, wat leidt tot een hoger woningtekort voor de komende periode. De indiener wil deze monitor graag bespreken in de commissie en gezamenlijk kijken naar de pijnpunten, waarom de woningbouw in Noord-Holland achterloopt en wat voor plannen Gedeputeerde Staten hebben om deze achterstand op te lossen.

Doel van agendering:
Bespreken waarom we als provincie achter de feiten aan lopen met betrekking tot de woningbouw? Wat moet er gedaan worden om dit op te lossen? Wat doen Gedeputeerde Staten om de gestelde opgave wel te halen en hoe neemt Gedeputeerde Staten dit mee in overleg met regio's en gemeenten?

Behandelvoorstel:
De commissieleden kunnen met elkaar en met de gedeputeerde in gesprek over deze monitor en de vraag of we op de juiste weg zitten als het gaat om woningbouw.

Dit agendapunt is doorgeschoven van 15 januari

De heer **Heijnen** (CDA) heeft de volgende vragen voor de gedeputeerde:

- In het rapport komt de onderverdeling zoals genoemd bij figuur 2.3 'plancapaciteit indeling in hard en zacht', later in het rapport niet terug. Kan de gedeputeerde toelichten waarom dit zo is?
- Geven de cijfers zoals genoemd in figuur 8.7 'knelpunten Noord Holland' de gedeputeerde aanleiding om zijn aanpak en inzet aan te passen?

- In figuur 8.7 staat dat er bij 15.500 woningen knelpunten worden ervaren vanwege o.a. provinciale verordeningen; heeft de gedeputeerde in kaart om hoeveel woningen dat exact gaat en wat de redenen zijn van deze belemmeringen? Is hierbij een verschil tussen Noord-Holland Noord en Noord-Holland Zuid?
- Maakt de verschuiving van de vraag naar woningen van stedelijk naar landelijk gebied een verschil voor de woningbouwplannen? Geeft dit kansen voor gebieden waar nog ruimte is?
- Wat is de stand van zaken met betrekking tot de betaalbaarheid van de woningen?

8 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

Mevrouw **Berkvens** (D66) benadrukt dat uit het rapport blijkt dat de druk op de woningbouw groot blijft. Hoewel de bouwdoelstellingen worden gehaald, neemt de schaarste aan woningen toe en blijft de betaalbaarheid achter. Ze vraagt de gedeputeerde of hij hetzelfde beeld heeft. Daarnaast wil ze weten hoeveel procent van plannen afvalt. Tot slot vraagt ze de gedeputeerde om aan te geven waar hij op gaat inzetten in de woondeals.

Statenlid **Van der Waart** (GL) benadrukt het belang van voornamelijk binnenstedelijk bouwen en pleit voor de ontwikkeling van betaalbare woningen. Zij vraagt of de commissie eerder in het proces van de monitor inzicht kan krijgen in het bevorderen van betaalbaarheid en benadrukt het belang van het vasthouden aan richtlijnen voor duurzame verstedelijking. Zij vraagt aan de gedeputeerde om duiding te geven over het knelpunt van de bereikbaarheid.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) onderschrijft de vragen van het CDA en vraagt zich af op welke van de knelpunten die genoemd worden in figuur 8.7 ‘knelpunten Noord Holland’ de provincie beter de regie zou kunnen pakken.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) wil weten hoe het staat het met uitwerking van het coalitieakkoord. In figuur 2.5 ‘regio-indeling’ worden ook Almere en Lelystad genoemd, wat is daarvan de reden?

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt hoe de woningbouwmonitor zich verhoudt tot andere initiatieven en wijst specifiek op de situatie omtrent sociale huurwoningen en woningen voor jongeren. Hij wil weten wat de plannen van Gedeputeerde Staten zijn om meer woningen voor deze doelgroepen te bouwen. Om de regie te pakken op de versnelling van de woningbouw kan gebruik worden gemaakt van instrumenten zoals een provinciaal inpassingsplan en proactieve aanwijzing. De heer **Bonekamp** vraagt om een technische briefing hierover. Herkent de gedeputeerde de signalen zoals genoemd zijn door de heer Essink, dat gemeenten woningbouw op voorhand afwijzen met het argument dat de provincie dit zeker zal afwijzen?

De heer **Van Gilse** (VVD) vraagt of het landelijk beeld in Noord-Holland afwijkt van de rest van Nederland. Hij krijgt graag inzicht in de planning achter de harde plancapaciteit door middel van een realisatiemonitor.

Mevrouw **Vonck** (PvdD) hoort graag wat de inzet van Gedeputeerde Staten en Provinciale staten is om het probleem van de woningbouw in samenhang op te lossen.

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

Gedeputeerde **Beemsterboer** ziet de vraag over waarom harde en zachte plancapaciteit niet wordt meegenomen in de volgende figuren als een oproep voor een volgende vergadering. De vraag over figuur 8.7 gaat over casuïstiek. Het staatje is in gevuld door de gemeenten en geeft goed beeld van de reden van het vastlopen van projecten, helaas hebben niet alle gemeenten dit ingevuld. Het overgrote deel van de knelpunten bij de genoemde 15.500 woningen loopt vast op provinciale regelgeving. Tussen Noord-Holland Noord en Noord-Holland Zuid zit niet veel verschil in knelpunten door regionale verordeningen. Het grootste verschil in regelgeving is dat er in de MRA-regio in Noord-Holland Zuid geen kleine bouwprojecten bij gemeenten wordt toegestaan maar in de cijfers wordt dit niet echt zichtbaar. In Noord-Holland Zuid is er wel relatief meer BPL-gebied dan in Noord-Holland Noord. De trend van de verschuiving van de vraag naar woningen van stedelijk naar landelijk gebied is in deze rapportage nog niet terug te zien, wellicht is dit wel het geval in de volgende rapportage. Gedeputeerde **Beemsterboer** is ook bezorgd over de betaalbaarheid van woningen. Vanaf het moment van ondertekening van de woningdeals gaat Gedeputeerde Staten ervan uit dat gemeenten de afspraak voor de een derde sociale woningen en twee derde betaalbare woningen ook hanteren. Dit geldt voor alle nieuwe projecten maar niet voor lopende projecten, dit zal op termijn wel het geval zijn.

De heer **Heijnen** (CDA) vraagt of de gedeputeerde een definitie van betaalbaarheid wil geven.

Gedeputeerde **Beemsterboer** zegt dat in de huidige uitvraag die voor 1 maart beantwoord moet worden door de gemeenten, een tweede betaalbaarheidsgrens van 280.000 euro is uitgevraagd. Hiervoor is aandacht bij Gedeputeerde Staten. De zorgen van D66 over de schaarste, de toenemende vraag en de beperkte bouwvergunningen deelt gedeputeerde **Beemsterboer**. De provincie heeft de gemeenten gevraagd om de planmonitoren realistisch in te vullen om zo inzichtelijk te krijgen welk percentage afvalt bij de plancapaciteit. Op die manier kan de provincie haar beleid op actuele cijfers baseren.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of het mogelijk is om op basis van historische gegevens te bekijken wat het percentage is dat binnen vijf jaar afvalt.

Gedeputeerde **Beemsterboer** wijst erop dat in de markt wordt uitgegaan van 130 procent plancapaciteit. Zodra de nieuwe cijfers bekend zijn die voor 1 maart ingevuld moeten worden, zal de gedeputeerde de commissie hierover informeren. De zorgen van D66 over de stijgende hypotheekrente, inflatie en bouwmaterialen deelt de gedeputeerde niet omdat dit op dit moment niet meer aan de orde is. Dit zijn geen valide argumenten meer bij de vertraging of het vastlopen van bouwplannen.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt waar het percentage van 130 procent op is gebaseerd en of dit alleen geldt voor Noord-Holland en wil weten wat de gedeputeerde concreet gaat afspreken bij de woondeals.
Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan dat hoewel het genoemde percentage geldt voor heel Nederland, er specifieker kan worden ingezoomd op de situatie binnen de provincie. De komende maanden zullen de cijfers met betrekking tot woningbouwprojecten zo concreet mogelijk worden gemaakt, waardoor een gedetailleerder beeld ontstaat van de situatie in de provincie en er gerichter beleid kan worden ontwikkeld. Bij de woondeals wordt ingezet op het zorgen dat gemeenten en woningcorporaties elkaar vinden om gezamenlijk de woningbouw aan te pakken. Niet alle gemeenten zijn enthousiast zijn hieraan deel te nemen, maar er wordt wel vooruitgang geboekt doordat de gesprekken steeds opener worden gevoerd. Er is echter een capaciteitsprobleem bij gemeenten op ambtelijk niveau. De netcongestie bij de woningbouw is ook een groot probleem, Noord-Holland staat er wel beter voor dan andere provincies in dit opzicht. De gedeputeerde zal de commissie hiervan op de hoogte houden. Op dit moment neemt het aantal verleende bouwvergunningen weer toe en er zal hard aan worden gewerkt om ervoor te zorgen dat deze projecten daadwerkelijk van start gaan. De meeste woningbouwprojecten zullen in de bestaande plancapaciteit en binnenstedelijk gerealiseerd worden. Bij projecten op de langere termijn wordt geen duiding gegeven over hoeveel sociale en betaalbare woningen daarin zitten en dat vertekent de cijfers. Het duurt een aantal jaar voordat deze verdeling overal gerealiseerd is. De gevraagde duiding op de knelpunten bij de bereikbaarheid, licht gedeputeerde **Beemsterboer** toe met het voorbeeld van Heiloo bij de afslag. Dit project loopt vast op de stikstofproblematiek en de geplande grootschalige woningbouw is weer afhankelijk van het gereedkomen van de afslag.
Gedeputeerde **Beemsterboer** zal een overzicht maken van de knelpunten die genoemd worden in figuur 8.7 ‘knelpunten Noord Holland’ en welke regie de provincie hierop kan pakken. Op de vraag van de PvdA waarom Lelystad en Almere bij figuur 2.5 ‘regio-indeling’ staan, legt de **gedeputeerde** uit dat Almere en Lelystad onder MRA-deel van Noord-Holland vallen. In het actieplan wonen zijn alle moties over o.a. bouwen voor jongeren in verwerkt. De verwachting is dat dit actieplan voor de zomer zal worden voorgelegd aan de commissie. Veel gemeentes zien van kleinschalige woningbouwplannen af doordat dit in verhouding veel ambtelijke capaciteit vergt. Dit is beleid en hierop zal waarschijnlijk een beleidsaanpassing komen.
Er zijn vier projecten in Noord-Holland die vastlopen op stikstofproblematiek en hiervoor wordt een oplossing gezocht, de **gedeputeerde** stuurt hiervan een overzicht. Het bouwen voor doelgroepen ligt voor een groot deel bij de gemeenten. In de woondeals worden wel afspraken gemaakt over seniorenwoningen in de woonzorgvisies.

Tweede termijn:
De heer **Bonekamp** (Volt) wil graag weten welke instrumenten ingezet kunnen worden om de regie te pakken op de versnelling van de woningbouw.
De heer **De Moel** (PVV) mist bij de knelpunten waar de knelpunten voor het drinkwater.
De heer **Kes** (SP) vraagt wat de gesprekspartners van de provincie concreet mogen verwachten.

Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan dat de ingediende motie van Volt verwerkt wordt en dat in het actieplan wonen wordt ingegaan op alle instrumenten binnen die omgevingswet ingezet kunnen worden. De **gedeputeerde** zegt dat gedeputeerde Rommel in gesprek is met drinkwaterbedrijven over de vergroting van de drinkwatercapaciteit. Gedeputeerde **Beemsterboer** ziet de vraag van de heer Kes als een algemene oproep om vaker terug te koppelen wat de acties zijn met betrekking tot woningbouw, desgevraagd schriftelijk.
De heer **Heijnen** (CDA) onderschrijft het voorstel om dit iedere jaar terug te laten komen op de B-agenda.

9 B-agenda Mobiliteit

9.a Ontwikkelperspectief openbaar vervoer Noord-Holland Noord

Toelichting:
De concessie Noord-Holland Noord is van 2017 tot 2027 aanbesteed. Voor dit gebied verzorgt Connexxion het busvervoer en de ontwikkeling van het lijnennet. Al voor COVID19 stond de concessie onder druk qua reizigersontwikkelingen. In 2021 is daarom geconcludeerd dat het goed zou zijn om samen met alle partijen (Connexxion, NS, gemeenten en Provincie) te kijken naar mogelijkheden om de kwaliteit van het OV te verbeteren. De afgelopen twee jaar is samengewerkt aan een ontwikkelperspectief voor het openbaar vervoer in het gebied. Hierin worden uitgangspunten en acties beschreven die de kwaliteit van het openbaar vervoerssysteem in Noord-Holland Noord moeten verbeteren.

Behandelvoorstel:
De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde het Ontwikkelperspectief Openbaar Vervoer Noord-Holland Noord bespreken.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) maakt zich zorgen over de nieuwe regeling Noord-Holland Noord. Is de gedeputeerde het met BBB eens dat alle plaatsen gebruik moeten kunnen maken van het OV om een gezonde leefomgeving te garanderen? Is de gedeputeerde het met BBB eens dat sociale voorzieningen bereikbaar moeten blijven met het OV en dat er veel scholierenlijnen zijn verdwenen in het buitengebied? Welke factoren hebben meegespeeld in het handhaven van haltes en lijnen?

Klopt het dat niet alle vervallen haltes in het schema staan? Kan de gedeputeerde toezeggen dat er opnieuw in gesprek wordt gegaan met gemeenten over dit vervoersplan?
Mevrouw **Middelkoop** (FvD) roept Gedeputeerde Staten op om lijnen 131 en 132 te laten rijden naar de dorpskernen van Andijk. Hoe verklaart de gedeputeerde het verschil in omreistijd bij het vervallen van buslijn 655? Het vervoersplan spreekt over maximaal veertien minuten, maar lokale politici geven aan dat dit twintig minuten betreft. Bus 655 is bij slecht weer volledig bezet. Is het een optie om buslijn 2 of 10 door te trekken door de wijk Vroonermeer Noord in Alkmaar? Op dit moment rijdt daar geen bus doorheen. Hoe verlopen de gesprekken met de gemeente?
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) hoort graag een reflectie van Gedeputeerde Staten op de signalen van burgers die een verslechtering zien van de aanpassingen van het OV. Hoe waarborgt Gedeputeerde Staten de bereikbaarheid en de leefbaarheid? Van de scholierenlijn wordt de reistijd twee keer zo lang en twee keer zo duur. Is het een optie om een nieuw soort scholierenreiskaart ontwikkelen voor bus en trein zodat kosten gedempt worden?
Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt welke rol de provincie pakt in de oplossingen van bereikbaarheid met het OV en het vervoer op maat? Kan vervoer op maat gerealiseerd worden tegen OV-prijzen? Hoe zijn gemeenten betrokken in het proces? Is er een formele inspraakprocedure doorlopen en wat was uitkomst hiervan? Hoe zorgt de provincie ervoor dat er geen mensen buiten de boot vallen?
Mevrouw **De Boer** (PvdA) vraagt of de gedeputeerde tevreden is over de nieuwe dienstverlening.
Mevrouw **Vroom** (D66) wil weten hoe de gedeputeerde het rijmt dat er haltes vervallen en de bereikbaarheid van ziekenhuizen en scholen slechter wordt en wat de gedeputeerde verstaat onder basismobiliteit. Is de gedeputeerde bereid om gesprek aan te gaan met de lokale politieke partijen uit Medemblik? Wat is de reactie op de brief van de vervoersbedrijven met de aangedragen oplossingen?
Statenlid **Hollebeek** (PvdD) dringt aan op natuurinclusief bouwen bij OV-hubs. Ouderen en scholieren zijn punt van zorg. Hoe zorgt Gedeputeerde Staten voor bereikbaarheid en betaalbaarheid van het OV?
De heer **Kes** (SP) is van mening dat de visie in de praktijk niet goed terecht komt en vraagt de gedeputeerde hoe hij dit gaat oplossen. Er wordt ingezet van de snelle en rendabele lijnen maar dit gaat ten koste van een fijnmazig OV, hoe ziet de gedeputeerde dit?
De heer **Faassen** (50PLUS) is benieuwd welke rol de provincie pakt bij alle negatieve reacties op dit ontwikkelperspectief OV.
De heer **Boer** (VVD) vraagt hoe de gedeputeerde omgaat met de signalen uit Andijk, Medemblik, Den Helder en Alkmaar. Hoe moet de tekst op pagina 4 over de verwachting dat een verbetering van het hoofdwegennet door de bottleneck A7 en A9 niet aan de orde is, worden geïnterpreteerd?

De heer **Heijnen** (CDA) is benieuwd in hoeverre de plannen met lokale bewoners zijn besproken. Hoe wordt het fietsen binnen twee kilometer rondom treinstations vormgegeven ook gelet op ouderen en mensen met een beperking.

De **voorzitter** stelt voor dat gedeputeerde Olthof tot 21.45 uur de tijd krijgt voor de beantwoording.

Gedeputeerde **Olthof** is teleurgesteld over de reactie van de commissieleden. Het beeld dat nu ontstaat, alsof alle gemeenten in conflict liggen, klopt niet helemaal. Connexxion heeft een adviesaanvraag voorgelegd aan de reizigerspartijen, waarop positief gereageerd werd. In Andijk worden geen haltes geschrapt; alleen worden er aanpassingen gemaakt in de lijnen. Vanuit Andijk is er een rechtstreekse verbinding met het station. Er heeft geen afschaling en verschraling plaatsgevonden, maar er is een keuze gemaakt in overleg met gemeenten over de manier waarop de lijnen worden ingezet. Er is zorgvuldig overleg geweest met alle partijen. Het ontwikkelperspectief liep gelijk op met het visiedocument. Dit is een gezamenlijk proces om tot betere vervoersmogelijkheden in Noord-Holland te komen.
De heer **Boer** (VVD) geeft aan dat hij vindt dat de commissie de signalen uit de provincie serieus moet nemen.
Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat de signalen wel degelijk serieus worden genomen en dat over de hele linie gekeken wordt hoe de lijnen het beste kunnen worden ingezet voor de reizigers.
Mevrouw **Vroom** (D66) kan zich niet vinden in de kritiek van de gedeputeerde. Gedeputeerde **Olthof** zegt dat gekeken wordt naar het totale aanbod en dat wordt gekeken waar de vraag ligt. De scholierenlijn die is komen te vervallen is vervangen door een reguliere lijn net buiten het dorp waarbij scholieren twee kilometer naar de bushalte moeten fietsen. Deze nieuwe lijn zal continu rijden en komt in plaats van de scholierenlijn die twee keer per dag reed, deze scholierenlijn werd vooral gebruikt bij slecht weer. De haltes bij sociale voorzieningen zoals ziekenhuizen zijn niet geschrapt. De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt zich af waarom de gemeenteraad van Medemblik dan een brief schrijft en waarom de alternatieven in de gesprekken met de gemeenteraad niet op tafel zijn gelegd. De **gedeputeerde** zegt dat de gemeente Medemblik akkoord is met het plan. De heer **Faassen** zegt dat de brief is ondertekend door alle partijen. De gedeputeerde bevestigt nogmaals dat er in overleg met de gemeenten een vervoersplan is opgesteld en dat de gemeenten en de reizigersorganisaties daarmee akkoord zijn gegaan.
Mevrouw **Middelkoop** (FvD) vraagt of de gedeputeerde erkent dat bepaalde plekken zoals Wervershoof en Zwaagdijk moeilijker bereikbaar zijn vanuit Andijk. Gedeputeerde **Olthof** zegt dat er keuzes zijn gemaakt waarbij rekening is gehouden met de informatie vanuit de reizigersorganisaties over reizigersstromen en dat de wens van de reizigers is onderzocht. Hierbij is gestreefd naar een zo goed mogelijk netwerk van OV met aandacht voor de kwetsbaren. De wijk Vroonermeer in Alkmaar wordt momenteel niet bediend door het openbaar vervoer, maar de

gedeputeerde gaat het gesprek aan met de bewoners van Vroonermeer. Er wordt gekeken naar de mogelijkheid van een halte bij deze wijk als onderdeel van een HOV-verbinding naar het noorden, zoals ook vermeld staat in de regionale mobiliteitsagenda. Daarnaast bekijken Gedeputeerde Staten samen met Connexxion of er op maat gemaakte tarieven kunnen worden ingevoerd voor specifieke doelgroepen. Verder zoeken Gedeputeerde Staten gezamenlijk met de gemeenten zo snel mogelijk naar een oplossing voor vervoer op maat. Bij de hub-strategie wordt gekeken naar natuurinclusief bouwen en of dit past in de omgeving. De **gedeputeerde** geeft aan dat wat betreft de bottleneck A7 en A9 bij het hoofdwegennet, dit onder de verantwoordelijkheid valt van het Rijk.

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan altijd bereid te zijn in gesprek te gaan met gemeenten en hij onderhoudt contacten met alle gemeenten en wethouders. Als er klachten zijn vanuit een gemeente dan hoort de gedeputeerde dit graag via de wethouder van de betreffende gemeente. De personeelsproblemen bij Transdef worden gemonitord en er worden gesprekken gevoerd over de oplossingen. Het is aan Transdef zelf om dit probleem op te lossen. Het doelgroepenbeleid en de betaalbaarheid is een ander traject dan OV op maat. Bij doelgroepen die niet dichtbij OV wonen wordt gekeken naar OV op maat. Dit is iets anders dan vervoer op maat omdat dat gaat over de WMO die via de zorg is geregeld.

9.b Agenderingsverzoek D66 C- naar B stand van zaken trajectstudie Zeeweg (B- agenda 12-02-2024)

Toelichting indiener agenderingsverzoek:
Op de Zeeweg vanaf Overveen naar Bloemendaal aan Zee vinden, zoals gesteld in de brief, relatief veel ongevallen plaats. De uitvoering van maatregelen ter bevordering van de veiligheid vindt plaats vanaf 2028. In 2024 vinden geen grote veranderingen plaats wat betekent dat de veiligheid op de weg ook nog niet verbetert.

Doel van agendering:
De indiener wil in gesprek met de commissie en de gedeputeerde over welke maatregelen er op korte termijn genomen kunnen worden ter bevordering van de veiligheid op en rond de Zeeweg.

Behandelvoorstel:
De commissieleden kunnen met elkaar en gedeputeerde in gesprek over deze brief.

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw Jeltes die inspreekt namens de gemeenteraad van Bloemendaal. Mevrouw **Jeltes** geeft aan dat de raadsleden van Bloemendaal zeer teleurgesteld zijn over de brief van Gedeputeerde Staten van 27 november 2023, waarin wordt aangegeven dat er tot 2028 geen ingrijpende verkeersmaatregelen zullen worden uitgevoerd op de Zeeweg.

Gedeputeerde Staten stellen dat er momenteel geen variantkeuze mogelijk is en dat er naast enkele kleine maatregelen in 2024 geen pilots of quick-wins kunnen worden uitgevoerd. Het onderzoek naar de trajectstudies is voorlopig stopgezet, omdat Gedeputeerde Staten eerst verder willen met het onderzoek naar de bereikbaarheid van de kust.

De raad van Bloemendaal benadrukt dat de veiligheid en het landschappelijke karakter van de Zeeweg van groot belang zijn. De raadsleden vinden het essentieel dat de snelheid op de Zeeweg wordt verlaagd van tachtig kilometer per uur naar zestig kilometer per uur, omdat dit de duidelijkheid en veiligheid op de weg bevordert, het natuurgebied respecteert en beter is voor de leefomgeving en de natuur. De raadsleden wijzen erop dat de weg slechts drieënhalve kilometer lang is, waarvan op de eerste en laatste vijfhonderd meter al een snelheidslimiet van vijftig kilometer geldt. De rest van de weg is onduidelijk, met aanbevolen snelheden van zestig kilometer in bochten en tachtig kilometer op andere delen.

Hoewel Gedeputeerde Staten aangeven dat deze snelheid niet te handhaven is omdat de weg er niet uitziet als een zestig kilometer weg, benadrukt de raad van Bloemendaal dat handhaafbaarheid geen reden mag zijn om de snelheidsverlaging niet uit te voeren. Ze wijst op voorbeelden van andere gemeenten die een lagere maximumsnelheid instellen, zelfs als niet alle wegen hierop zijn ingericht. Daarnaast wijst ze op de snelheidsbeperkingen op snelwegen in Nederland tijdens bepaalde uren als bewijs dat snelheidsverlagingen mogelijk zijn, zelfs als de wegen anders zijn ingericht. De gemeenteraad sluit zich ook aan bij opmerkingen van de vrienden van Middenduin.

Vragen vanuit de commissie:
Mevrouw **Vroom** (D66) informeert naar de genomen veiligheidsmaatregelen op de weg en of aanpassing van de snelheid invloed heeft gehad op de tijdigheid.
Mevrouw **Jeltes** zegt dat er al maatregelen zijn genomen zoals de aanbevolen snelheid van zestig kilometer per uur en wijst op de aanleg van tweerichtingsfietspaden om het oversteken voor fietsers te verminderen, maar benadrukt dat deze maatregel ook risico's met zich meebrengt doordat er meer snelle fietsen op die paden rijden.
Statenlid **Van der Waart** (GL) mist de vermelding van het gevaar van de herten op de verkeersveiligheid en vraagt naar het plan om een hek te plaatsen tegen de herten. Mevrouw **Jeltes** meldt dat het plan is afgewezen door de raad van Bloemendaal vanwege het gebrek aan samenwerking tussen verschillende partners en het delen van de kosten van het hek.

De behandeling:
Mevrouw **Vroom** (D66) benadrukt dat er veel ongelukken gebeuren op de Zeeweg en dringt er bij de gedeputeerde op aan om deze weg zo snel mogelijk om te vormen tot een vijftig kilometer weg.

Ze vraagt om meer uitleg over dit voorstel en vraagt zich af of er iets gedaan kan worden met betrekking tot het plaatsen van een hek om herten tegen te houden. Tot slot informeert ze naar de controle op de snelheid op deze weg.
De heer **Heijnen** (CDA) verbaast zich dat er in 2024 geen quick-wins te nemen zijn. Hoe ziet de gedeputeerde dit?
Statenlid **Hollebeek** (PvdD) zegt dat er in 2019 al een motie lag over gelijkstelling op zestig kilometer per uur op de N200.
De heer **De Moel** (PVV) vraagt waarom de snelheid niet van tachtig naar zestig kilometer per uur kan en wil weten of de herten het ecoduct kunnen oversteken naar de andere kant van de weg.
Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt zich af waarom het niet mogelijk is om van de weg een zestig kilometer weg te maken en vraagt om een reactie van de gedeputeerde over het plaatsen van een hekwerk.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt of er iets anders kan worden gedaan om de veiligheid te verbeteren zoals bijvoorbeeld het plaatsen van oplichtende borden.
De heer **Bonekamp** (Volt) vindt het niet verantwoord om te wachten met snelheidsverlaging. Hij vraagt of de gedeputeerde bereid is om een snelheidsverlaging te onderzoeken en zo niet, wat daar dan de motivatie van is.
De heer **Boer** (VVD) informeert naar het voornemen van de gemeente Haarlem om de N200 tot milieuzone te verklaren en vraagt zich af hoe de gedeputeerde hier tegenaan kijkt.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Olthof. De **gedeputeerde** benadrukt dat er toezeggingen zijn gedaan om te kijken naar tijdelijke maatregelen, vooruitlopend op het jaar 2028. Deze maatregelen hebben echter effect op andere netwerken, waardoor de uitvoering ervan is uitgesteld. Wel zijn er kleine maatregelen genomen, zoals bij de kruising bij Parnassia en verbeteringen aan de fietspaden.

Er is momenteel een participatietraject gaande, waarbij een onderzoek naar de bereikbaarheid van de kust met verschillende varianten wordt uitgevoerd. Gedeputeerde **Olthof** legt uit dat het nemen van maatregelen op de Zeeweg dit participatieproces zou doorkruisen. Daarom is besloten om eerst de resultaten van dit onderzoek af te wachten voordat een eerste studie naar de trajectstudie met participatie kan worden gestart, naar verwachting in 2025. Bovendien wijst de **gedeputeerde** erop dat het beeld van de situatie in Zandvoort anders is dan het beeld dat in Bloemendaal bestaat.

Mevrouw **Vroom** (D66) zoekt naar een toezegging van de gedeputeerde dat de snelheidsvraag mee wordt genomen in de pilot.

Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat dit al gebeurd in de trajectstudie en ook in de variantenstudie. Aan de hand van de uitkomsten daarvan zal gekeken worden welke maatregelen er in 2025 al genomen kunnen worden. De snelheid moet wel gehandhaafd kunnen worden.
Statenlid **Hollebeek** (PvdD) wijst erop dat er volgens de stukken nu nog niet voorgesorteerd kan worden op een voorkeursvariant, waarom zou dit wel kunnen in 2025?
Gedeputeerde **Olthoff** legt uit dat na de trajectstudie gekeken kan worden naar de quick-wins. Het plaatsen van het hek is de verantwoordelijkheid van de terreinbeheerder en de provincie heeft gevraagd of de terreinbeheerder met een voorstel kan komen. Het ecoduct is open en daarvan kunnen de dieren gebruik maken. De vraag over de milieuzone is gedeputeerde **Olthof** niet bekend en hij komt daar schriftelijk op terug.
De **gedeputeerde** heeft de oplossing van de oplichtende borden niet meegenomen omdat de oplossing van het probleem van de herten vooral bij de terreinbeheerder lag. Hij zal deze eventuele oplossing voorleggen in de gesprekken met de terreinbeheerder. Gedeputeerde **Olthof** zal in gesprek blijven met de betrokken partijen om de stand van zaken te bespreken.

9.c Afdoeningsvoorstel motie 142-2023 Deelmobiliteit in beleid

Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten door middel van een brief over diverse recente ontwikkelingen in het openbaar vervoer, zoals gratis OV voor kinderen. De provincie wil het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren, bijvoorbeeld met deze extra investering waarmee de bus voor kinderen gratis wordt. De andere onderwerpen zijn de stand van zaken Studenten OV-kaart, vervoerplannen 2024, de instroom van nieuwe buurtbussen in Noord-Holland Noord en de komende aanbesteding van de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord.

Behandelvoorstel:
Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 142- 2023 Deelmobiliteit in beleid als afgedaan kan worden beschouwd.

Mevrouw **Vroom** (D66) geeft aan dat zij verbaasd is dat de brieven waarmee de motie afgedaan wordt niets te maken hebben met deelmobiliteit en zegt dat alle vragen van D66 hierdoor zijn blijven liggen. Zij vraagt zich af hoe Gedeputeerde Staten de motie heeft uitgevoerd.
De heer **Heijnen** (CDA) is ook van mening dat de stukken niet over motie gaan.
Statenlid **Hollebeek** (PvdD) is het met mevrouw Vroom en de heer Heijnen eens.
De heer **Kes** (SP) is niet tevreden dat er gekeken wordt naar niet-Nederlandssprekende chauffeurs voor het OV en merkt op dat de banen ook minder aantrekkelijk zijn geworden door de marktwerking. Hij vraagt zich af of er een plan kan worden opgesteld om personeel te werven via een campagne die gefinancierd wordt uit de algemene reserve. Daarnaast maakt hij zich zorgen

over het verdwijnen van betalen met de OV-betaalpas en wijst erop dat mensen in de schuldhulpverlening dan geen gebruik meer kunnen maken van het openbaar vervoer.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) ziet de motie als niet afgedaan.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) en statenlid **De Weerdt** (Volt) sluiten zich daarbij aan.
Statenlid **Van der Waart** (GL) is benieuwd naar verantwoording door de gedeputeerde.

Gedeputeerde **Olthof** sluit zich aan bij D66 dat deze brief niet volstaat om motie af te doen, hij komt op de motie terug.

De **voorzitter** meldt de motie als niet afgedaan.

9.d Afdoeningsvoorstel motie 180-2023 geen verdere afschaling OV Toelichting:
Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten door middel van een brief over diverse recente ontwikkelingen in het openbaar vervoer, zoals gratis OV voor kinderen. De provincie wil het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren, bijvoorbeeld met deze extra investering waarmee de bus voor kinderen gratis wordt. De andere onderwerpen zijn de stand van zaken Studenten OV-kaart, vervoerplannen 2024, de instroom van nieuwe buurtbussen in Noord-Holland Noord en de komende aanbesteding van de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord.

Behandelvoorstel:
Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 180- 2023 geen verdere afschaling OV als afgedaan kan worden beschouwd.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vindt de brief niet bij de afdoening passen maar ziet motie als afgedaan.
Mevrouw **Vroom** (D66) is het eens met de ChristenUnie.
De heer **Heijnen** (CDA) geeft aan dat het beter zou zijn geweest om de motie te betrekken bij de visie maar ziet de motie wel als afgedaan.
Statenlid **Hollebeek** (PvdD) sluit zich aan bij de Christen Unie.
Statenlid **De Weerdt** (Volt) beschouwt de motie als afgedaan.

Gedeputeerde **Olthof** is het eens met de heer Heijnen en bevestigt dat de motie beter breder getrokken had kunnen worden.

De **voorzitter** meldt de motie als afgedaan.

10 Sluiting

De **voorzitter** sluit de vergadering om 22:40 uur en dankt de aanwezigen voor hun bijdrage.

Technische vragen commissie Ruimte						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	D66	5	Olthof	Eerste begrotingswijziging	Programma 3 Ruimte en Wonen *3.2 Versnellen en programmeren woningbouw, pagina 21* **1e regel van tabel** a. Wat wordt hier bedoeld met ontwikkeling Haarlem Nieuw-Zuid?	Het betreft de ontwikkeling van een nieuw OV-knooppunt (o.a. busstation, fietsparkeren, deelmobiliteit en investeringen in de openbare ruimte) door de gemeente Haarlem.
2	D66	5	Olthof	Eerste begrotingswijziging	Programma 4 Bereikbaarheid *4.1 Realiseren perspectief Mobiliteit, pagina 23* **Uitvoeren mobiliteitsbeleid door derden** a. Wat wordt gedaan voor 900.000 euro voor het bevorderen van verkeersveilig gedrag bij specifieke doelgroepen?	Verkeersveiligheid: dit betreft de subsidieregeling Verkeerseducatie Scholieren (basisscholen en voortgezet onderwijs) en de subsidieregeling Doortrappen (veilig fietsen door senioren). Met de 900.000 is het totaalbedrag voor deze maatregelen 1,9 miljoen dat als volgt wordt verdeeld: - Verkeerseducatie BO: 960.000 - Verkeerseducatie VO: 640.000 - Doortrappen: 300.000
3	D66	5	Olthof	Eerste begrotingswijziging	4 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling Pagina 39 – 4.1 **Gemeente Alkmaar; Havenontwikkeling Boekelermeer - VERVALLEN?**	De subsidie is uitgekeerd aan de gemeente Alkmaar en is niet vervallen. Voor de aanleg van de haven was 7,5 miljoen euro gereserveerd als subsidie. Bij de planuitwerking bleken er ook werkzaamheden te moeten worden uitgevoerd aan provinciaal areaal. Voor deze werkzaamheden kan geen subsidie worden gegeven. Dit betreft een investering voor de provincie.

Technische vragen commissie Ruimte						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					a.De keerhaven in de Boekelermeer gaat wel door (ze zijn al begonnen), maar de subsidie is vervallen?	Hiervoor is 700.000,- van het totale subsidiebedrag afgetrokken zodat de werkzaamheden in opdracht van de provincie kunnen worden uitgevoerd. Hierdoor is een deel van de subsidie komen te vervallen en een investering geworden.
4	D66	5	Olthof	Eerste begrotingswijziging	4 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling Pagina 39 – 4.1 **Gemeente Hilversum OV-Saal** c.Welke voorwaarden stellen we aan subsidies voor ov-knooppunten waar we fietsroutes helpen financieren. Als er fietsmaatregelen geschrapt worden in de plannen, blijft de subsidie dan geheel verleend worden>	Voor subsidies aan OV-knoopunten geldt in het algemeen dat afspraken over uit te voeren maatregelen en/of te behalen doelen worden vastgelegd in de subsidiebeschikking. Als van deze afspraken wordt afgeweken bestaat de mogelijkheid om na afronding van het project de subsidie gewijzigd (bijvoorbeeld lager) vast te stellen. In dit geval betreft het een specifieke subsidie die vanuit het rijksprogramma OV-Saal (ministerie I&W) via de provincie wordt toegekend. In regionaal verband zijn afspraken gemaakt over de uit te voeren maatregelen. Mochten deze maatregelen wijzigen dan wordt dit in regionaal verband besproken.
5						
6	PvdD	7a	Beemsterboer	Monitor Woningbouw 2023	Agendapunt 7a: Agenderingsverzoek CDA Monitor Woningbouw 2023 1. T.a.v. berekening woningbouw: kan PS een overzicht sturen van mogelijke alternatieven om	Nee, een dergelijk specifiek overzicht is niet beschikbaar. Wel blijkt uit de Monitor Woningbouw dat er in Noord-Holland voldoende plancapaciteit is. Het is een gemeentelijke aangelegenheid om woningen in appartementen splitsen, optoppen van appartementen en leegstaande panden en kantoren

Technische vragen commissie Ruimte						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					(tijdelijke) woningen te realiseren, al dan niet voor bepaalde doelgroepen: a. Splitsen van huizen in appartementen b. Optoppen van bestaande woningbouw c. Transformatie leegstaande panden, kantoren d. Op welke wijze voert GS regie op de bouw van seniorenwoningen, om doorstroom te bevorderen?	transformeren naar woningen. In het wetsvoorstel van het rijk versterking regie op de volkshuisvesting is opgenomen dat gemeenten vanaf 2026 verplicht een volkshuisvestingsprogramma moeten opstellen, waar de woonzorgvisie voor aandachtsgroepen en ouderen in op gaat. De provincie krijgt hierin een rol. Vooruitlopend op deze wetgeving, onze rol daarin én ter invulling van de woondeals wordt momenteel gewerkt aan het verkrijgen van inzicht in de behoefte aan seniorenwoningen.
7	BBB	4a	Olthof	Actualisering integraal meerjarenprogramma infrastructuur 2024-2031	Agendapunt 4a Actualisering integraal meerjarenprogramma infrastructuur 2024-2031 Punt d N511a-05 Vervangen paddentunnels (6 stuks) - Hoevaak deze 6 paddentunnels worden gebruikt? - Worden alle paddentunnels evenveel gebruikt? - Is het mogelijk om minder tunnels te vervangen en toch rendement te ontvangen?	- In het voorjaar maken vele honderden amfibieën gebruik van de tunnels. Daarnaast blijkt uit gegevens van de lokale paddenwerkgroep dat in 2023 216 padden zijn overgezet langs de N511 op plaatsen waar geen paddentunnels liggen. Naast de gewone pad maken ook de bruine kikker en kleine watersalamander gebruik van de passages. - De aantallen wisselen per jaar en ook per locatie, vooral afhankelijk van het weer. Alle

Technische vragen commissie Ruimte						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					- Wat gaan we de komende tijd doen met een actieve markeringsinstallatie? Wat is het doel voor de provincie hiervan? Punt i N236-11 reconstructie N236, deel 6 Noordereind - Wat was de problematiek rondom het verleggen van de Qirion leiding?	locaties zijn gekozen op grond van historische migratiewaarnemingen en verbinden overwintergebied met geschikt voortplantingswater, welke wordt gescheiden door de N511. - Op basis van wetenschappelijk onderzoek adviseren deskundigen als optimale situatie een afstand van vijftig meter tussen paddentunnels. In de praktijk hanteren we een afstand van honderd meter. Uit onderzoek blijkt dat bij afstanden groter dan honderd meter migrerende padden stoppen met zoeken naar een plek om een passage te bereiken Ze nemen dan dus niet deel aan de voortplanting. Minder dan drie tunnels is dus geen goede optie voor het duurzaam voortbestaan van de paddenpopulatie. Met de 6 tunnels wordt op een noordelijke en zuidelijke locatie voorzien in passage op N511. De provincie streeft naar extra natuurontwikkeling in de binnenduinrand. Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken naar gebieden aan de oostkant van de N511. Hierdoor wordt de noodzaak van het verbinden van de duinen met het poldergebied nog groter

Technische vragen commissie Ruimte						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					- Wat maakt dat dit niet meegenomen was in de kosten begroting? - Wat is de verdeling van de meerkosten, specifiek op de indexatie en de 10% bijdrage aan het omleggen van de leiding?	en dus ook het rendement van de faunapassages. - Actieve markering wordt geplaatst conform de beleidskaders uit “Waarom brandt het licht hier?”. Actieve markering wordt toegepast als alternatief voor traditionele wegverlichting o.a. op wegen buiten de bebouwde kom grenzend aan natuurgebieden. - Dit is om meerdere redenen als zo aangemerkt (a tot en met d): A) “Het Werk” is gegund in 2018, waarbij de opdracht is gegeven om binnen vijf jaar (na gunning) “Het Werk” te realiseren. Na gunning brak Corona uit (maart 2020), waardoor Qirion de gesprekken met de grondeigenaren niet kon voeren. Daardoor is (een deel van) de vertraging opgetreden. Het is gebruikelijk dat deze gesprekken voor grondaankoop en vestigen zakelijk recht met de grondeigenaren áltijd “live” worden gehouden. B) Daarnaast kwam (vanwege de ligging van het project in een gebied met slechte

Technische vragen commissie Ruimte						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					Punt j N240b-01 vervanging kunstwerken 14H02 en 14H04	grondslag/hoge grondwaterstand) pas na enige (doorloop) tijd vanuit het waterschap (Waternet) het uitgangspunt aan het licht, dat slechts in een beperkte periode van het jaar (het zgn droge seizoen) in het landelijke gebied gewerkt mocht worden. Dit maakt dat wanneer een geplande uitvoeringsperiode niet “gehaald” wordt, de uitvoeringswerkzaamheden “gelijk” (in de tijd) een half jaar of een jaar naar achteren schuiven. C) Het eerste (beoogde) tracé heeft geen doorgang kunnen vinden, vanwege onmogelijke goedkeuring bij één van de grondeigenaren voor het in de ondergrond passeren van zijn/haar gronden (de betreffende partij gaf geen toestemming). D) Daarnaast kwam er géén vergunning/vrijgave van het wenstracé vanuit Waternet voor het uitvoeren van werkzaamheden in open ontgraving, waardoor het gehele tracé geboord moest

Technische vragen commissie Ruimte						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					- Wat maakt dat de meerkosten voor de leidingen niet zijn meegenomen in de begroting? - Er zijn 5 posten van meerkosten, hoeveel zijn de meerkosten per post?	worden. Daardoor is toen een ander tracé gekozen. Dit-alles heeft geleid dat wij voor de woordkeuze problematiek hebben gekozen. -In beginsel was de Provincie van mening dat Qirion alle verleggingskosten op zich zouden moeten nemen. Bij nader inzien had Qirion recht op verrekening van 10% van de totale verleggingskosten. Dit conform de schadevergoedingsregeling van de provincie NH. -De extra kosten zijn te verdelen in drie onderdelen: 1) Circa een derde van het totaal (32% van de extra kosten) is aan de verleggingskosten van Qirion te wijten; 2) Ca veertig procent (39%) is aan indexering te wijten. Overigens: de hoogte van dit bedrag is gebaseerd op de huidige indexcijfers van CBS; 3) De rest van de meerkosten (ca 29%) zijn tijdgebonden kosten vanwege de langere doorlooptijd van het project: capaciteitskosten (intern en extern PNH),

Technische vragen commissie Ruimte						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						overige onderzoekskosten (w.o. extra stikstof-onderzoek), verhoogd risicoprofiel van het project en bijkomende kosten. : - Door het toepassen van een Industrieel Flexibel Demontabel ontwerp wordt het ruimtebeslag van de brug groter dan eerder voorzien, waardoor enkele kabels en leidingen op grotere afstand verlegd moeten worden. Vandaar dat deze kosten zijn verhoogd. - Aangezien de aanbesteding nog moet starten is het gezien de gewenste marktwerking niet verstandig de geraamde kosten per post openbaar te maken.
8	BBB	9a	Olthof	ontwikkelperspectief openbaar vervoer Noord Holland Noord	Agendapunt 9a ontwikkelperspectief openbaar vervoer Noord Holland Noord - Wat is het alternatief voor de reizigers uit Noord Alkmaar Daalmeer/ de Mare om naar het ziekenhuis te komen met het OV? - Wanneer weten we hoe de lijn 138 in Andijk gaat rijden en waar is dit afhankelijk van?	- Reizigers vanuit Alkmaar Noord/Daalmeer kunnen naar het ziekenhuis via een overstap op Alkmaar Centraal naar lijn 8, 9 of 163. Daarmee zijn er per uur minstens drie overstapmogelijkheden. - De route van de 138 is tussen Andijk en station Bovenkarspel gelijk aan de route van de buurtbus 438. De 138 sluit aan op de treinen die niet worden aangedaan door

Technische vragen commissie Ruimte						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					- De dorpsraad van Andijk geeft aan dat er ze niet bij de nieuwe regeling betrokken zijn. Klopt dit? Zo ja, wat maakt dat ze niet betrokken zijn? - Gemeente Alkmaar geeft aan weinig inbreng hebben kunnen geven bij de nieuwe regeling. Is dit bekend bij GS? Zo ja, de - Wat zijn feederlijnen? Hoe vaak en op welke manier gaat dit ingezet worden? Is dit voor Aartswoud, Weere en Benningbroek de enige ov verbinding? - In gemeente Hollandskroon vallen veel haltes weg. Vooral Oosterland krijgt geen OV. Is hier ook nog een alternatief mogelijk? Zo ja welke en wat zijn hiervan de gevolgen? - Er wordt in de verschillende stukken gesproken over scholierenlijnen. Zijn dit leerlingen (zonder OV) lijnen of studentenlijnen (met OV)? - Bushalte de Nieuweweg is kort geleden geheel vernieuwd, waarbij in de nieuwe regeling geen stops gemaakt gaan worden. Wat gaat er met deze locatie gebeuren?	de buurtbus. De lijn is daarmee een versterkingslijn voor de buurtbus en bedoeld om inwoners een zo goed mogelijke ketenverbinding richting Hoorn en verder te geven. De afhankelijkheid zit in de afstemming van de tijden waarop de buurtbus rijdt. Er wordt nog gewerkt aan de precieze uitwerking, het plan is om vanaf half zeven in de ochtend een aansluiting op de treinen richting Hoorn en verder te realiseren. - Voor de provincie zijn de gemeenten en reizigersorganisaties de natuurlijke gesprekspartners rondom de concessie. De gemeenten zijn drie keer ambtelijk en twee keer bestuurlijk uitgenodigd om met elkaar ideeën en wensen te bespreken en door te nemen rondom het ontwikkelperspectief. Voor het vervoerplan is een adviesaanvraag gedaan, met de mogelijkheid om schriftelijk te reageren op het Vervoerplan van Connexxion. Niet alle wensen rondom aanpassingen zijn ingewilligd. Een aantal zijn beargumenteerd afgevallen.

Technische vragen commissie Ruimte						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					- De verbinding Callantsoog-den Helder stopt niet meer bij Halte Grote Keeten. Wat levert dit aan extra reistijd voor bewoners op die afhankelijk zijn van ov en opstappen bij deze busstop? - Wat maakt dat de halte Alkmaar Robonsbosweg gaat verdwijnen, terwijl er 42 checkinss zijn en de Hoge school hier gevestigd is. Tevens zit hier een flebologisch centrum. - Wat maakt dat de halte Alkmaar Kees Boekestraat eruit is, aangezien er hier 36 check inns per dag?	- Feederlijnen zijn lijnen die een kleine vervoersvraag kennen. Ze maken vaak een ronde om de reizigers op te halen en vervolgens via een goede overstap op een snelle verbinding richting een grotere kern te vervoeren. Nadeel van zo'n opzet is dat er een overstap wordt gecreëerd, voordeel is dat een kern wordt bediend met ov en er een snellere reis wordt geboden. De opzet zoals die er voor Aartswoud/Benningbroek en Weere ligt is de enige ov-verbinding. Overigens vaker, dan de 636 reed per dag. - De huidige scholierenlijn 658 wordt opgewaardeerd tot reguliere lijn. Er is geen alternatief mogelijk zonder de aansluitingen op busstation Den Oever, treinstation Den Helder of treinstation Anna Paulowna te verliezen. Inwoners uit Oosterland moeten wat verder naar de dichtstbijzijnde halte reizen, maar hebben daar de keuze om de hele dag door naar of Hoorn/Den Helder te reizen (via de 135) of naar Anna Paulowna (via de nieuwe 158). - Scholierenlijnen gaan over leerlingen (zonder OV).

Technische vragen commissie Ruimte						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						- De wegbeheerder is verantwoordelijk voor het verwijderen van een halte. In sommige gevallen kan haltemateriaal (abri, haltepaal, fietsparkeergelegenheid) herbruikt worden. - De halte Groote Keten wordt gemiddeld per dag door één reiziger aangedaan. Voor deze reiziger is helaas geen goed alternatief mogelijk. Aansluiting op lijnen richting Schagen liggen respectievelijk in Callantsoog, dan wel 't Zand. - Reizigers richting de Robonsbosweg kunnen gebruik maken van de halte bij de Hogeschool. De loopafstand tussen de haltes is 125m. Echter, komende vanuit Egmond zal de halte Alkmaar, sportpark de Meent de dichtstbijzijnde halte vormen, met een looplengte van 1,1 km. - Deze halte functioneert nu als keerhalte voor de 660. In de nieuwe dienstregeling wordt dit juist een doorgaande lijn naar Bergen, waardoor het reisproduct naar Bergen aanzienlijk verbeterd. Hierdoor stoppen alle bussen bij de halte

Technische vragen commissie Ruimte						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						Hogeschool en rijden niet verder het terrein op.
9	JA21	5	Olthof	EBW	3) Op pagina 23 staat 6 miljoen euro opgenomen voor UVR klein INFRA (ophoging jaarlijkse subsidie plafond tot 14 miljoen euro). Is deze ophoging structureel van aard en zo ja heeft dit ook gevolgen voor de meerjarenraming in 2025 en verder?	Nee, deze ophoging is niet structureel.
10	D66	5	Olthof	EBW	4 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling Pagina 39 – 4.1 Stichting Breikers: Werkgeversaanpak MRA - WIJZIGEN? • Dit gaat nog wijzigen?	Nee, het bedrag gaat niet wijzigen.

Zienswijze oversteek N518 – Gouw Zuiderwoude

Zienswijze NRD dijkversterking Monnickendam Zeedijk

ZAAKNUMMER [redacted]

Indiener: [redacted] (Dorpsraad Zuiderwoude)

Juli 2023, verzonden aan [redacted]

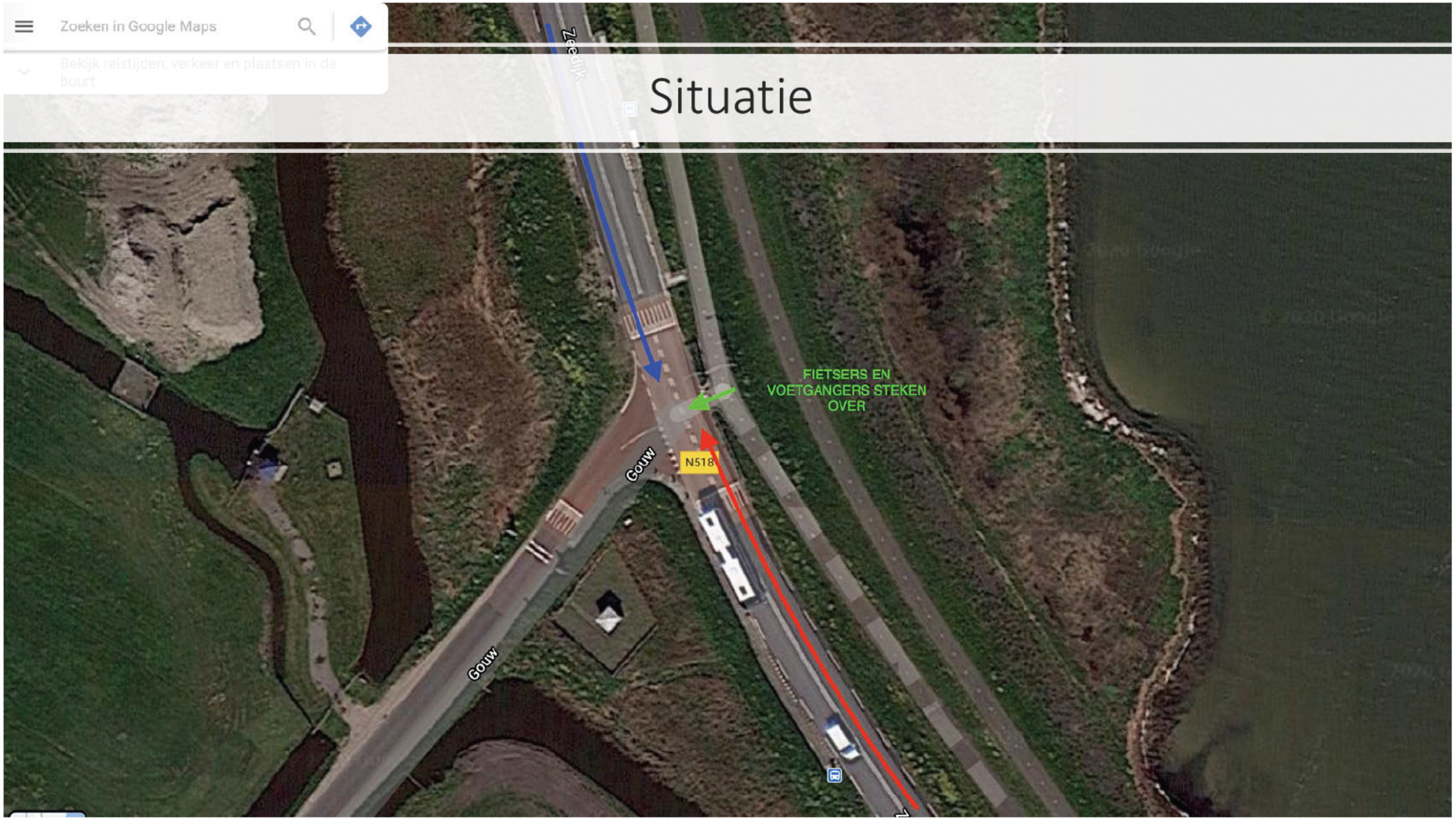
Oversteek is levensgevaarlijk voor fietsers

- Verschillende aanrijdingen geweest, nog geen dode (kwestie van tijd)
- Auto’s rijden te hard richting Monnickendam (vanuit richting Marken)
- Auto’s kunnen de oversteek pas op het laatste moment zien.
- Bord “60” valt niet op (omdat de noodzaak vertraging niet te zien is?)
- Auto’s rijden doorgaans harder dan 80 km/uur op deze weg
- Fietsers en wandelaars zien aankomend verkeer ook pas erg laat

22 April 2020 Gelukkig is alleen de fiets overleden



Situatie

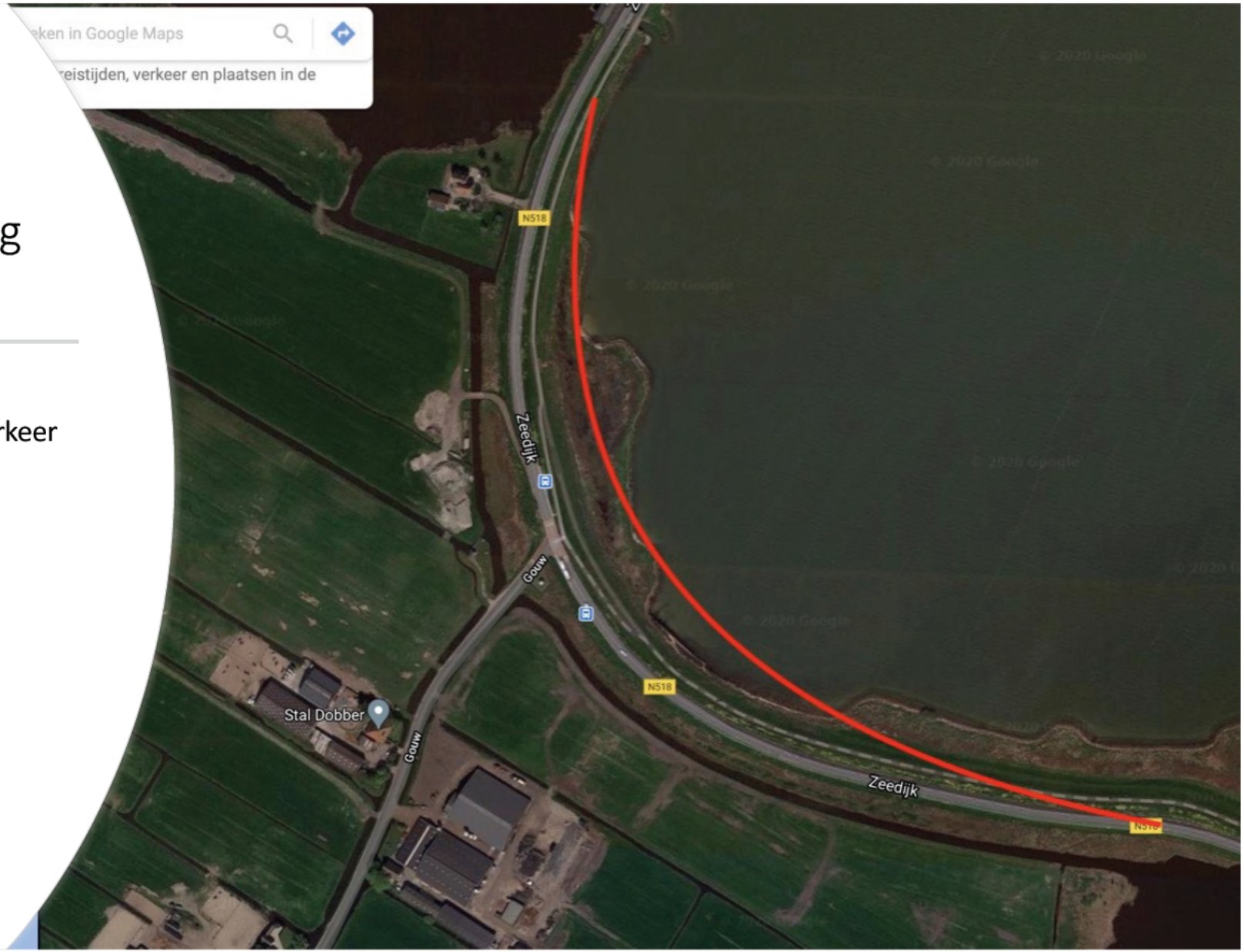

Zoeken in Google Maps
Bekijk reistijden, verkeer en plaatsen in de buurt
Zierikzee
FIETSERS EN VOETGANGERS STEKEN OVER
N518
Gouw
Gouw

Geen zicht om de hoek!



Denkrichting 1: Weg verleggen

- Aandachtspunt: hoe wisselt langzaam verkeer en snel verkeer veilig van baan/kant?

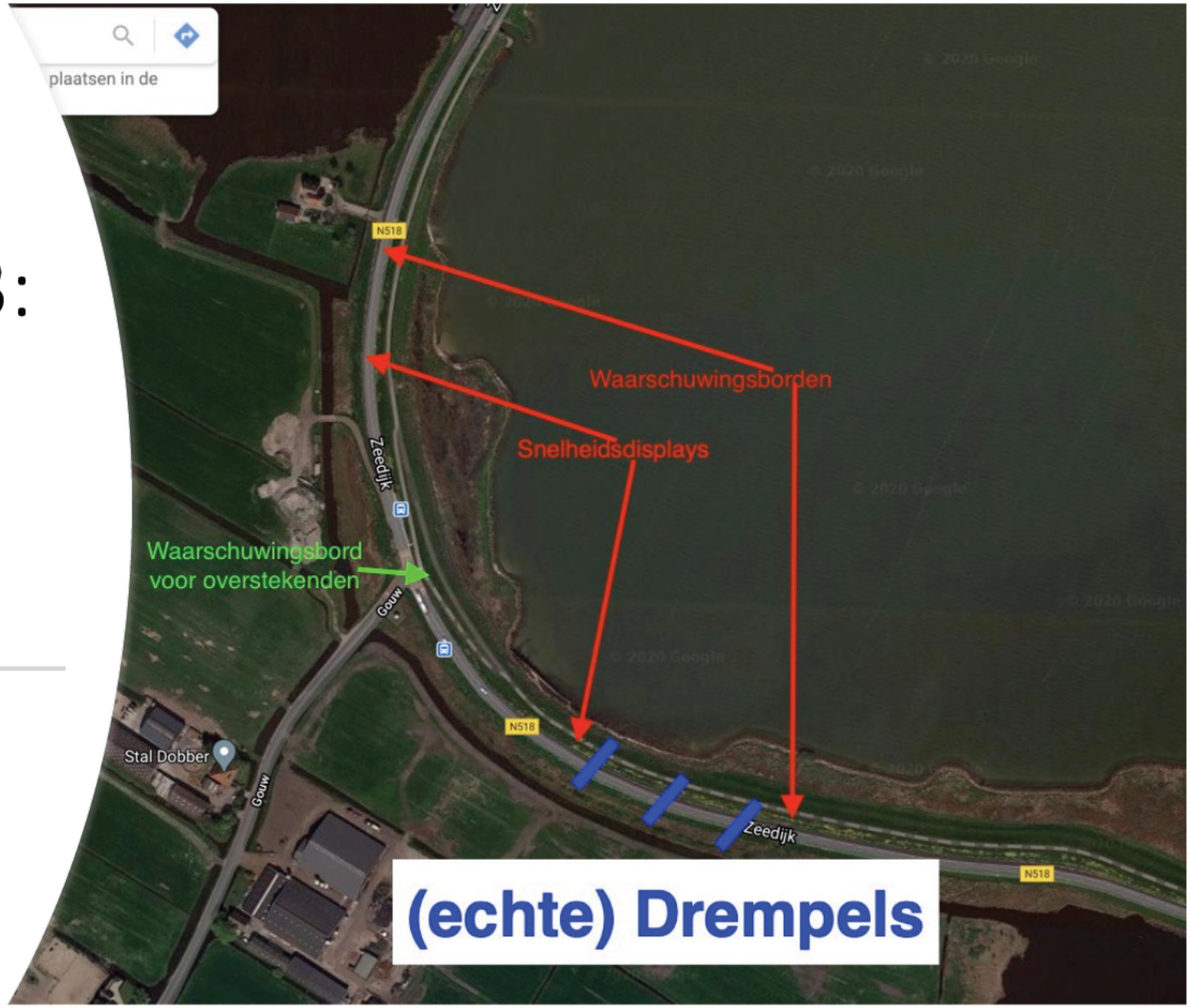


Denkrichting 2: Tunneltje

- Langzaam verkeer gaat onder weg door naar opgang dijk
- N518 T-splitsing voor auto's iets hoger leggen



Denkrichting 3: Drempels, borden, flitsers…



Denkrichting 4: Pad langs de Poel

- Een extra langzaam verkeer route langs de Poel van Monnickendam naar de Gouw
- Doorgaand verkeer steekt nog steeds over bij Monnickendam
- Duur en ingewikkeld qua uitvoering en verwerving?
- Huis aan Zeedijk 9 nu ook per fiets veilig te bereiken (reden om mee te werken?)
- Vanaf Gouw richting Marken nog steeds gevaarlijke oversteek?



Goedenavond, dank u voorzitter. Graag kom ik inspreken aangaande een initiatief tot het realiseren van een zelfstandige levensloopbestendige seniorenwoning van 106 m2 grondoppervlak en splitsing van de bestaande bebouwing tot 2 zelfstandige woningen in het MRA landelijk gebied aan de Rijperweg 6 te Uitdam. Voor dit initiatief wordt de vergunde paardenbak van 800m2 met omheining en drainage en de verzakte kapbergen/stallen van 141 m2 ingeleverd. Afname van bebouwd oppervlak, toevoeging woonvoorraad, leefbaarheid, vitaliteit en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit zijn enkele kenmerken. Voor dit initiatief is uw ontheffing nodig. Het recent bekend geworden alarmerend tekort aan seniorenwoningen van 2780 stuks in de gemeente Waterland maakt deze inspraak het informeren van uw commissie ruimte, een noodzakelijk gegeven; ik hoop dat u daarom mijn emotionele oproep aan u direct, maar wel door de realiteit afgedwongen, serieus wilt overwegen. De afdeling RO van de gemeente Waterland is na eerdere afwijzingen van GS in andere gevallen aangaande eenzelfde ontheffing, onzeker geworden. Zij heeft ook al jaarlijks zienswijzen omtrent dit punt aan u verstrekt. Daarom stelde zij voor, in een gesprek dat ik vorige week had, om als initiatiefnemer zélf nog eens bij u in te spreken om het belang van dit initiatief onder uw aandacht te brengen. (het plan is vorige week aan uw griffie gestuurd met het verzoek u van deze informatie te voorzien)

Het initiatief aan de Rijperweg 6 te Uitdam heeft geen negatieve precedentwerking, omdat er grote verschillen bestaan tussen dit initiatief en andere situaties. Ook wat betreft de zichtbare winst die dit kleine plan voor het landschap oplevert.
Er is eigenlijk geen goede reden dit bescheiden initiatief af te wijzen.
Het overstijgt aantoonbaar het individuele belang van de eigenaar. Er is sprake van een maatschappelijk belang; een opgave die iedereen aangaat: een alarmerend tekort seniorenwoningen van 2780 in aantal, directe toevoeging aan de woningvoorraad zónder een enkele steen toe te voegen, doorstroming woningmarkt, milieuwinst en ruimtelijke kwaliteit door wegneming voormalige agrarische bebouwing van 941m2 voor terugplaatsing van 106 m2 tbv een duurzame seniorenwoning.
Mogelijk beknellend gekozen interpretatie en uitleg van regelgeving (i.c. transformatie, functiewijziging, voormalig agrarische bebouwing) mag niet leiden tot het slachtofferen van de eigen gestelde doelen. Dan werkt het orgaan feitelijk haar eigen doel tegen; niet logisch en uitlegbaar in deze tijd van en dit volume aan acute woningnood.
Dit plan ìs zeer zorgvuldig en behoedzaam in haar ruimtelijke ordening. Dit plan bestáát volledig uit alle kenmerken die de kern van uw doelen samenvat.
Help en maak mogelijk! Laat onzekerheid de acute woningnood voor starters, senioren en doorstromers, niet nog verder doen stollen tot onbeheersbare proporties. Laat u leiden door de realiteit. Dit plan aan de Rijperweg 6 Uitdam is een voorbeeld hoe met een bescheiden slimme inpassing, feitelijk alleen maar winst wordt gecreëerd en draagt bovendien de kaderstelling ter bescherming van negatieve precedentwerking al in zich.

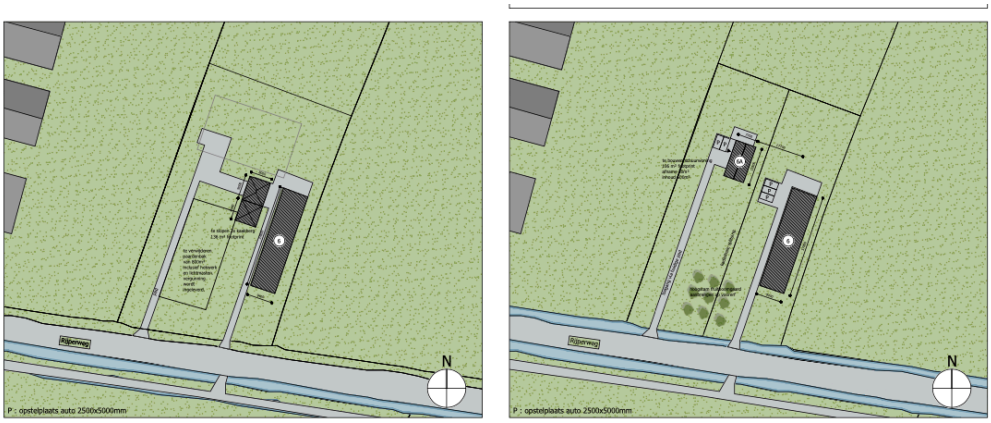
Mijn vraag aan u is of u in ieder geval nu al verruiming van de woningvoorraad door splitsing van bestaande hoofdbebouwing op voormalige agrarische percelen, ivm de acute woningnood per direct al zou willen overwegen. Uiteraard binnen een gewogen kader. Er wordt immers in de ruimtelijke ordening geen steen bijgezet. En of u een eventueel aanstaand verzoek tot afwijking van het verdere initiatief aan de Rijperweg 6 in Uitdam, in het voorgaande licht zou willen beoordelen. Ik hoop dat u dmv een mogelijke vraag die u mij hierna zou kunnen stellen, mij al iets van een indicatie van uw standpunt zou willen vrijgeven. Uiteraard aan u,

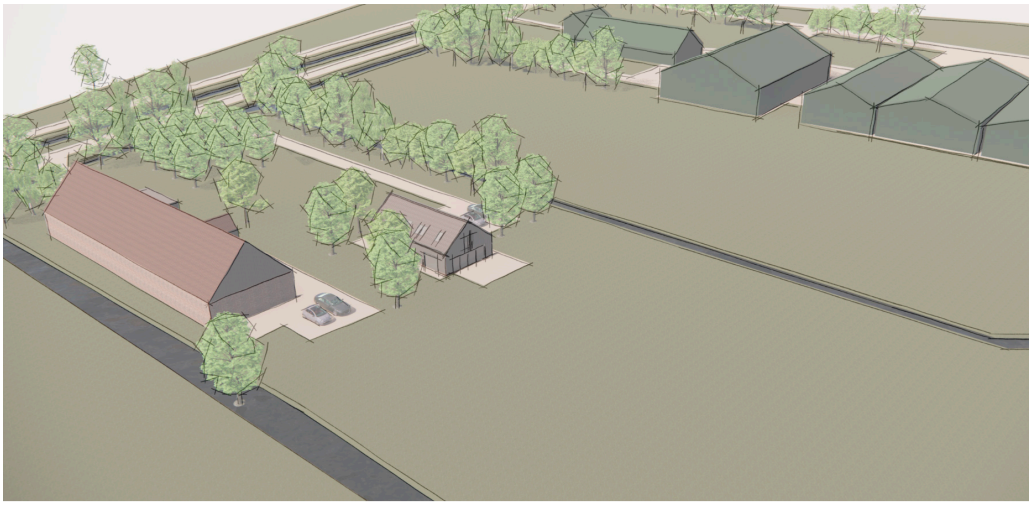
Dank U wel.

[redacted]

Rijperweg 6
1154PN Uitdam
[redacted]

Ruimtelijke onderbouwing
Levensloopbestendige seniorenwoning
Rijperweg 6 Uitdam





Versie: 22 januari 2024

gijsbert
gebiedsontwikkeling

Inhoud

1 INLEIDING 3

2 HET PROJECT 7

3 RUIMTELIJK BELEIDSKADER 11

4 OMGEVINGSASPECTEN 35

5 UITVOERBAARHEID 46

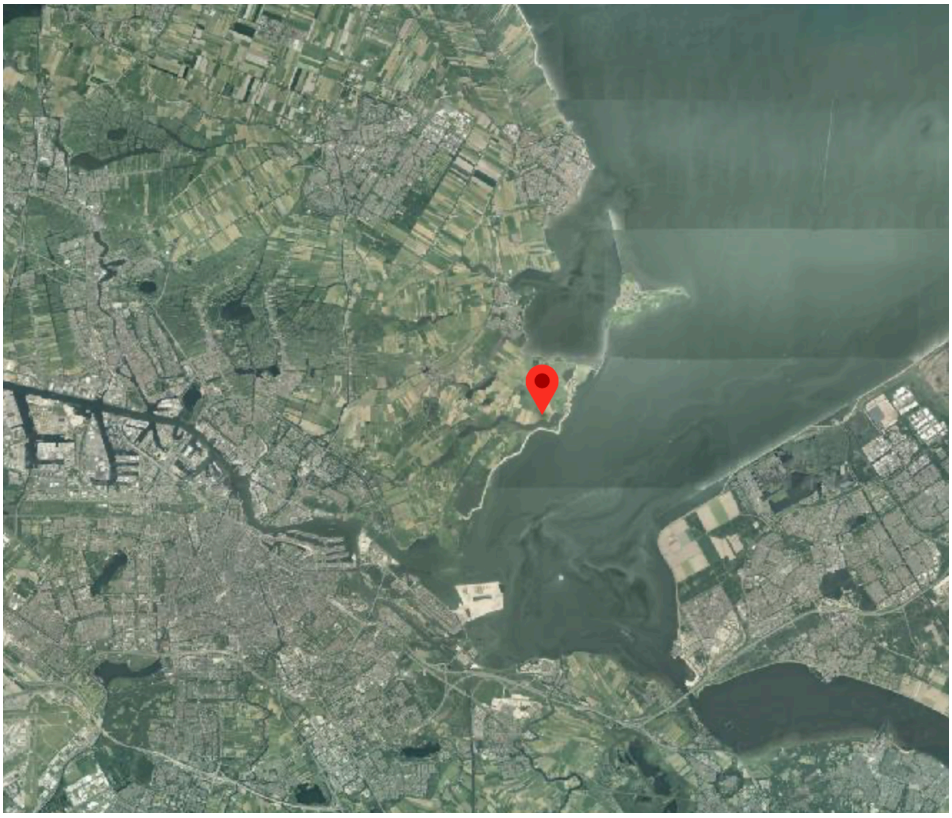
1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Initiatiefnemer heeft voorafgaand aan het inwerking treden van de Omgevingswet een aanvraag omgevingsvergunning gedaan om op gronden achter Rijperweg 6 in Uitdam een kleine levensloopbestendige seniorenwoning te mogen realiseren. In jaarlijks terugkerende zienswijzen van de gemeente Waterland vanaf 2020 t/m heden aan de provincie Noord-Holland, pleit de gemeente Waterland voor herziening van de Omgevingsverordening 2022 om als gemeente Waterland, met een "*15% terugbouwpercentage aan vrijkomende agrarische bebouwing, de mogelijkheid van de provincie te willen verkrijgen om maximaal 4 extra burgerwoningen op voormalige agrarische percelen van 1,5-2,5 ha, "als verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in het MRA-Landelijk gebied"* te kunnen realiseren. Daarbij vraagt de gemeente aan de provincie Noord-Holland ook: "*bestaande woningen te mogen splitsen op deze voormalige agrarische percelen*". Samen met de recente Woonzorgvisie van de gemeente Waterland, met een actueel tekort van 2780 seniorenwoningen, vormen deze gemeentelijke zienswijzen en beleidsintenties de basis onder deze voorliggende aanvraag op de Rijperweg 6 in Uitdam, als schoolvoorbeeld van uitvoering en inpassing van deze gemeentelijke beleidsintenties. De locatie, verder genoemd 'projectgebied', ligt in het buitengebied van de gemeente Waterland en heeft de bestemming Wonen met aanduidingen Waarde-Aardkundig, Waarde-Archeologie en de functieaanduiding specifieke vorm van agrarisch - paardrijbak.

1.2 Ligging projectgebied

Het projectgebied ligt aansluitend op bestaande bestemde woonbebouwing aan de Rijperweg 6 in Uitdam. Omliggende gronden worden gebruikt voor wonen, verkeer, agrarisch en natuur.



Figuur: Ligging projectgebied in het buitengebied nabij Uitdam



Figuur: begrenzing projectgebied (Google)



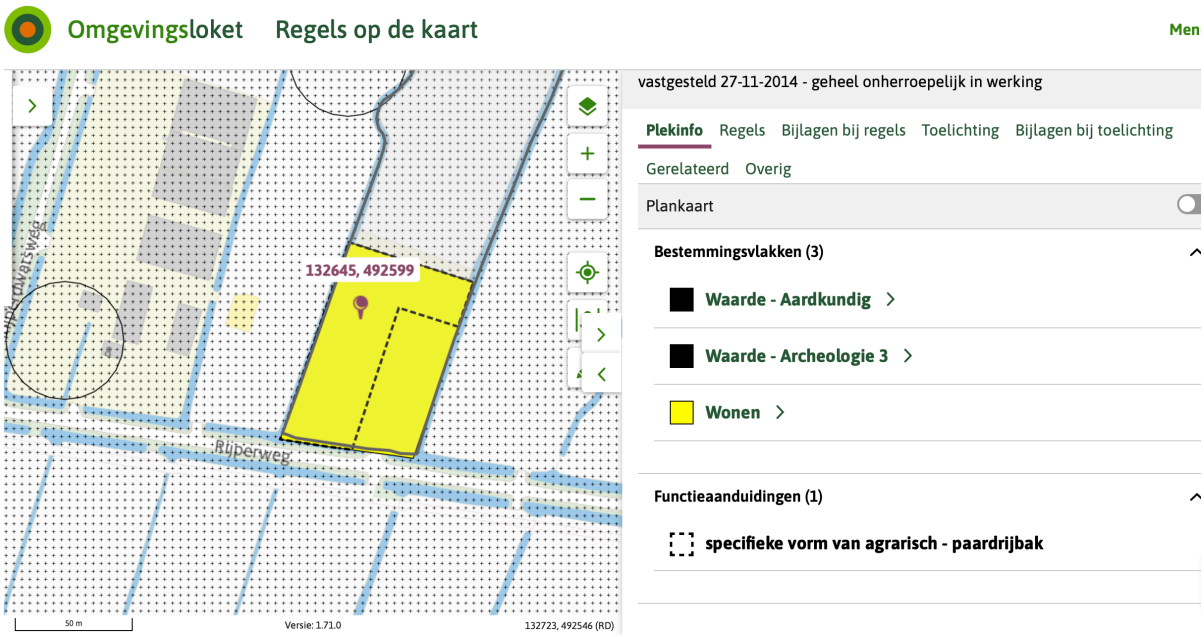
Figuur: zicht op het projectgebied (Google 2020)

1.3 Geldend bestemmingsplan

Voor het projectgebied geldt het bestemmingsplan ‘Buitengebied Waterland 2013’. De geldende bestemmingen zijn is Wonen, Waarde-Aardkundig, Waarde-Archeologie. Daarnaast geldt de functieaanduiding specifieke vorm van agrarisch – paardrijbak.
De met bestemming ‘Wonen’ is aangewezen gronden zijn bestemd voor o.a. wonen. Per bestemmingsvlak mag één woning worden gebouwd. De projectering van de gewenste zelfstandige seniorenwoning in de voorliggende aanvraag, bevindt zich binnen de al sinds 1997 bestaande en bestemde woonvlek.
De voor 'Waarde - Aardkundig' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud, het herstel en de uitbouw van de aardkundige waarden. Tot een gebruik strijdig met deze bestemming wordt in ieder geval gerekend het dempen en/of graven van sloten en/of andere waterlopen en/of -partijen. Met een omgevingsvergunning kan voor een aantal verboden handelingen toch medewerking worden verleend. De omgevingsvergunning wordt slechts verleend mits hierdoor geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de aardkundige waarden. Op de betekenis hiervan wordt in paragraaf 3.5.6 ingegaan.

De voor 'Waarde - Archeologie 3' aangewezen gronden zijn behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud van de aldaar in of op de grond aanwezige archeologische waarden. Voor bouwwerken waarbij grondroerende werkzaamheden over een oppervlakte groter dan 500 m² en dieper dan 0,40 m onder het maaiveld plaatsvinden moe, alvorens een omgevingsvergunning voor het bouwen wordt verleend, zijn aangetoond dat geen archeologische waarden aanwezig zijn; dan wel dat de archeologische waarden door de bouwactiviteiten niet onevenredig worden geschaad; dan wel dat de archeologische waarden door bouwactiviteiten kunnen worden

verstoord. Dat hiervan geen sprake is, kan uit archeologisch onderzoek ter plaatse blijken. Hierop wordt onder paragraaf 3.5.7 ingegaan.



Figuur: extract verbeelding bestemmingsplan (www.omgevingsloket.nl)

Het realiseren van een levensloopbestendige woning op de gevraagde locatie is bij bestemmingsplan niet toegestaan. Het bestemmingsplan kent ook geen regeling op basis waarvan toch aan het project kan worden meegewerkt. Medewerking is alleen mogelijk met een regeling buiten het bestemmingsplan. Vereiste is dat het project is voorzien van een ruimtelijke onderbouwing waaruit blijkt dat het project niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. De gemeente Waterland geeft blijkens haar jaarlijkse zienswijzen, tot met 2023 op de herziening Omgevingsverordening 2022 Noord-Holland, gericht aan Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland aan, een 15% terugbouwpercentage van vrijkomende agrarische bebouwing te willen kunnen benutten t.b.v. maximaal 4 extra burgerwoningen op voormalige agrarische percelen van 1,5-2,5 ha, zoals op de Rijperweg 6 Uitdam, ter verbetering van de kwalitatieve ruimte in het MRA-Landelijk gebied. Op deze zienswijzen van de gemeente Waterland is het initiatief en de aanvraag bij de gemeente Waterland voor een zelfstandige seniorenwoning op de Rijperweg 6 te Uitdam gebaseerd en geïnitieerd.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 komt de ruimtelijke analyse van het projectgebied aan de orde en wordt het initiatief beschreven. Vervolgens wordt de ontwikkeling in hoofdstuk 3 aan het actuele beleidskader getoetst dat relevant is voor het projectgebied. In hoofdstuk 4 worden de relevante omgevingsaspecten en de bijbehorende onderzoeken beschreven. Tenslotte gaat hoofdstuk 5 in op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

2 HET PROJECT

2.1 Huidige situatie

Het projectgebied ligt buiten de kern Uitdam aan de Rijperweg 6 aan de linkerzijde van een bestaand bestemde woning. De Rijperweg vormt een lokale ontsluitingsroute in het buitengebied van dit deel van de gemeente Waterland ter hoogte van Uitdam. Het projectgebied zelf is deels onbebouwd en bestaat uit een in 1997 vergunde paardenbak (800m2) van 40 cm zand tijdelijk bedekt met graszoden, 800m2 onderdoek, volledige werkende drainage, 3 lichtmasten en omheiningspalen waartegen tijdelijk coniferen zijn geplaatst. Hiervoor geldt in het bestemmingsplan de aanduiding ‘paardrijbak’. Op het deel rechtsachter staan twee vierroedige hooibergen (141m2) als bebouwing en verharding.

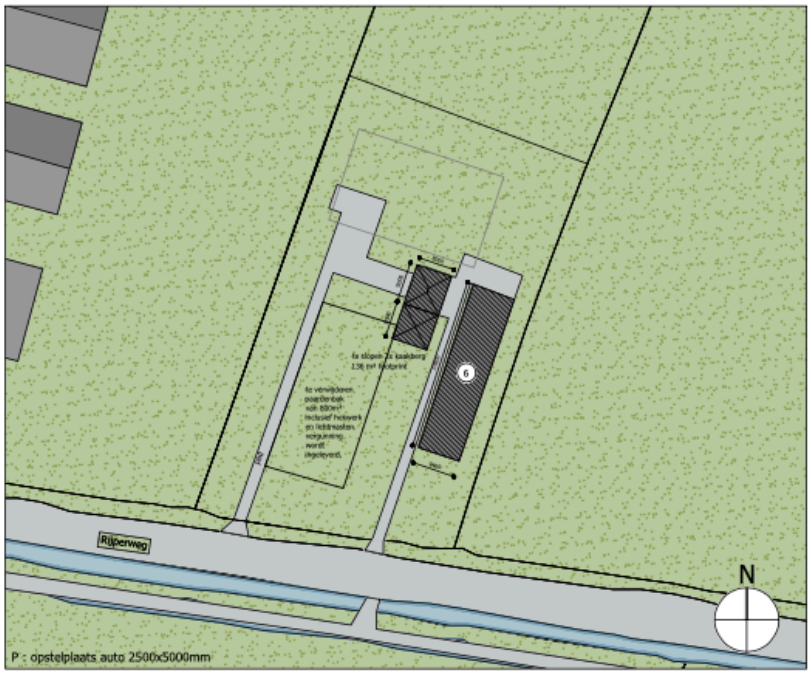


Figuur: aanzicht projectgebied

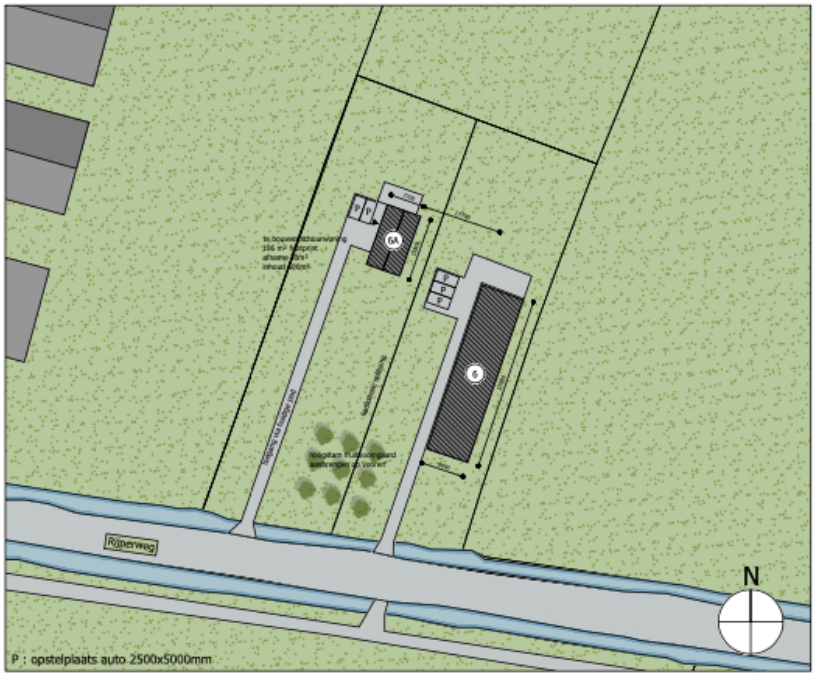
Het projectgebied kent twee toegangswegen. De grootte van het projectgebied is ca. 1750 m2. Het projectgebied grenst rechtstreeks aan het woonperceel. Het projectgebied is in de vorm van tuin met toegestaan gebruik voor paardrijbak tot 800 m2 ingericht opdat dit als onderdeel van het wonen door initiatiefnemer zelf kan worden gebruikt, onderhouden en bewerkt. Daarbij is volwaardige, deels uitheemse-, beplanting aanwezig. Het bestemmingsplan staat toe dat er verlichting (3 lichtmasten van 6 meter) ten behoeve van de paardrijbak worden opgericht. Daarbij is de afwatering vanaf het projectgebied door een divers drainagebuizenstelsel met onderdoek geregeld.

2.2 Het project

Het project betreft het realiseren van een kleine vrijstaande levensloopbestendige woning met een hoogte van 7,25 meter en een breedte van 7,70 meter en een oppervlakte van 106 m2 op de locatie van de paardrijbak en de twee vierroedige hooibergen die nu nog als bijgebouw aanwezig zijn.
De woning wordt gesitueerd aan de bestaande ontsluitingsweg. Ter hoogte van de woning wordt in twee parkeerplekken voorzien.



Situatie bestaande situatie - Schaal 1:500



Situatie nieuwe situatie - Schaal 1:500

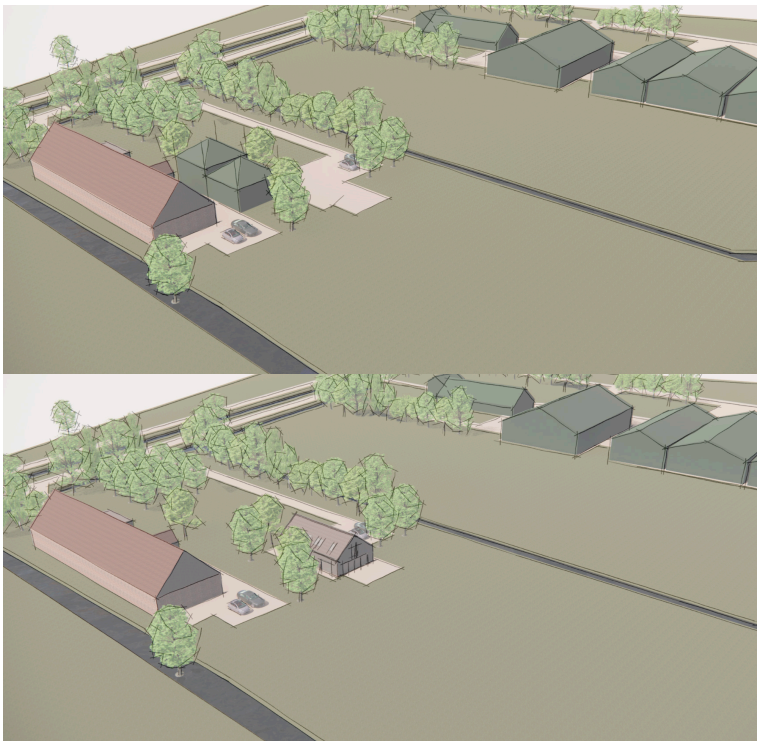
Er wordt 141 m2 aan agrarische bebouwing in de vorm van hooibergen/paardenstallen gesloopt. Daarbij wordt 800 m2 aan agrarische bebouwing in de vorm van een vergunde

paardenbak met omheiningspalen, doek, drainage en lichtmasten verwijderd. Daarbij zal de oppervlakte verharding afnemen.

De gewenste bouwstijl is een landelijke schuurwoning met een heldere bouwmassa en zadeldak die opgaat in de omgeving. Natuurlijke materialen zoals donker of lichter (naar de wens van welstand en inpasbaarheid in het landschap) gevelhout, roodbruine baksteen en keramische dakpannen dragen bij aan het landelijke karakter van de locatie.

De ontsluiting van de woning zal plaatsvinden via de bestaande linker toegang vanaf Rijperweg, met parkeerplaatsen op eigen terrein die op discrete wijze worden geïntegreerd. Hierbij wordt gebruikgemaakt van halfverharding om de impact op het landschap te minimaliseren. De voorgestelde verharding rondom de woning wordt tot een minimum beperkt, resulterend in een afname van de totale oppervlakte erfverharding vergeleken met de huidige situatie.

Ruimtelijke kwaliteit
Momenteel liggen er tijdelijk graszoden over het zand van de paardenbak en staan coniferen tegen de palen van de omheining van de paardenbak aan. De zandlaag van 40 cm is onaangeroerd evenals het doek eronder en de lopende drainage en de lichtmasten.
Het project ziet toe op het inleveren van de toestemming tot aanleg van een paardrijbak tot 800 m2 met de palen die deze begrenzen en de sloop van de twee vierroedige hooibergen/kaakberg die o.a. dienst doen voor opslag en huisvesting voor paarden, met een oppervlakte van 141 m2.

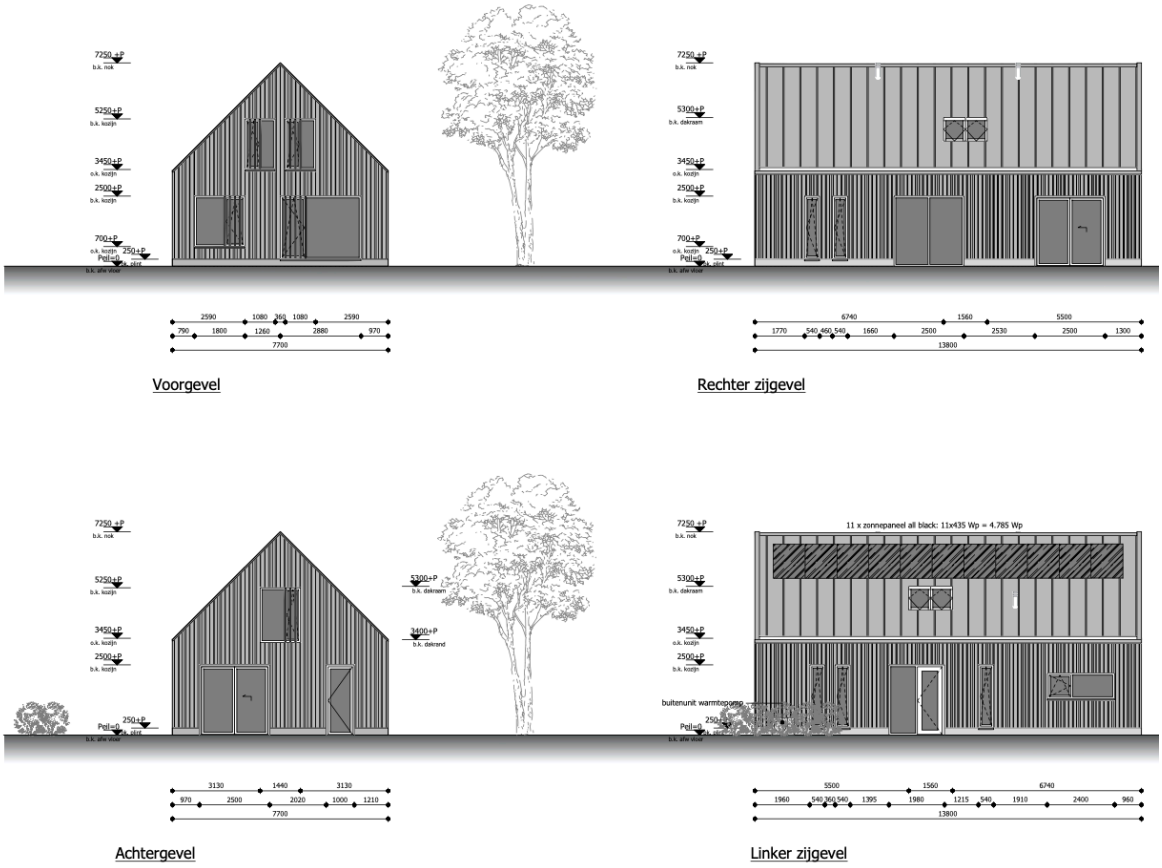


Figuur: ontstaan van lucht en doorzichten na sloop hooibergen en eindigen gebruik paardenrijbak.

De te realiseren woning kent een oppervlakte van 106 m2. Door het inleveren van 941 m2 ruimte voor paardrijbak, lichtmasten en hooibergen neemt de ruimteclaim af met 835 m2.

Zicht op het achterland is kenmerkend voor het poldergebied waarin het project wordt gerealiseerd. Als gevolg van de verminderde ruimteclaim ontstaat meer lucht op de kavel waarmee de doorzichten vanaf de openbare weg naar het achterliggende polderland ontstaan.

De milieukwaliteit wordt tot slot verbeterd doordat het toegestane gebruik als paardrijbak niet langer wordt gepraktiseerd, waarmee er zich geen paardenmest en urine naar de waterbodem zal verplaatsen.



Figuur: aanzichten en maatvoeringen van de nieuwe levensloopbestendige woning

3 RUIMTELIJK BELEIDSKADER

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van het voor het projectgebied relevante ruimtelijke beleidskader. De ontwikkeling is in overeenstemming met het rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Onderdeel van de Omgevingswet is een visie op de leefomgeving: de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Met de NOVI neemt het Rijk het voortouw voor een langetermijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van Nederland. De NOVI richt zich op de volgende vier prioriteiten die onderling veel met elkaar te maken hebben en gevolgen hebben voor het inrichten van de fysieke leefomgeving:

- Ruimte maken voor de klimaatverandering en energietransitie;
- De economie van Nederland verduurzamen en het groeipotentieel behouden;
- Steden en regio's sterker en leefbaarder maken;
- Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen.

In de NOVI staan de keuzes op nationaal niveau, maar in veel gevallen ligt de verantwoordelijkheid bij gemeenten en/of provincies. Op basis van drie uitgangspunten helpt de NOVI bij het wegen van
belangen en het maken van keuzes:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
- Afwentelen wordt voorkomen.

De nationale belangen zijn geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het gaat bijvoorbeeld om rijksvaarwegen, defensie, ecologische hoofdstructuur, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen en primaire waterkeringen.
Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte. De Novi is niet regelend voor het project.

3.2.2 Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro 2012, actualisering 2017)

Zorgvuldig ruimtegebruik is het uitgangspunt van de (rijks)overheid. Om dit principe te borgen is de Ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6). Hieruit volgt dat alle ruimtelijke besluiten die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken, aandacht moeten besteden aan de Ladder voor duurzame

verstedelijking. Voor binnenstedelijke projecten moet de behoefte in de relevante regio worden beschreven. Voor stedelijke ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied moet ook worden gemotiveerd waarom deze niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd.
Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Uit de handreiking ladder voor duurzame verstedelijking (bron: Infomil) en jurisprudentie blijkt dat een ontwikkeling van minder dan 12 woningen niet wordt gezien als stedelijke ontwikkeling. Met het project is geen sprake van een stedelijke ontwikkeling conform artikel 3.1.6 Bro. Het project is voor wat betreft 'de Ladder' uitvoerbaar.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie NH2050

De Omgevingsvisie NH2050 'Balans tussen economische groei en leefbaarheid' is op 19 november 2018 vastgesteld door Provinciale Staten. Deze vervangt de Structuurvisie Noord-Holland 2040, de Mobiliteitsvisie, het Provinciaal Milieubeleidsplan 2015-2018 en de Agenda Groen. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving, die goed is voor mens, plant én dier, is een voorwaarde voor een goed economisch vestigingsklimaat. Tegelijkertijd is duurzame economische ontwikkeling een voorwaarde voor het kunnen investeren in een prettige leefomgeving. De hoofdambitie is opgedeeld in de volgende aspecten met bijbehorende ambities:

Leefomgeving

1. Klimaatverandering: een klimaat bestendig en waterrobuust Noord-Holland. Stad, land en infrastructuur worden klimaatbestendig en waterrobuust ingericht.
2. Gezondheid en veiligheid: het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.
3. Biodiversiteit en natuur: de biodiversiteit in Noord-Holland vergroten, ook omdat daarmee andere ambities/doelen kunnen worden bereikt.

Gebruik van de leefomgeving

1. Economische transitie: een duurzame economie met innovatie als belangrijke motor. De provincie biedt ruimte aan ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten.
2. Wonen en werken: woon- en werklocaties dienen beter met elkaar in overeenstemming te zijn. Woningbouw wordt vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends.
3. Mobiliteit: inwoners en bedrijven van Noord-Holland kunnen zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt verplaatsen.

4. Landschap: het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

Energietransitie
De ambitie van de Provincie is dat Noord-Holland als samenleving in 2050 volledig klimaatneutraal en gebaseerd is op hernieuwbare energie. Daarnaast wordt er met de Omgevingsvisie NH2050 geprobeerd om een richting uit te zetten en houvast te bieden. Daarvoor wordt een aantal bewegingen voor de toekomst benoemd:

1. Noord-Holland in beweging: Op weg naar een economisch duurzame toekomst.
2. Dynamisch schiereiland: Benutten van een unieke ligging.
3. Metropool in ontwikkeling: Vergroten agglomeratiekracht door het ontwikkelen van een samenhangend internationaal concurrerend metropolitaan systeem.
4. Sterke kernen, sterke regio's: Sterke kernen houden regio's vitaal.
5. Nieuwe energie: Economische kansen benutten van energietransitie.
6. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving: vergroten van biodiversiteit en ontwikkelen van een economisch duurzame agrifoodsector.

Er wordt in de Omgevingsvisie NH2050 uitgegaan van het principe ‘lokaal wat kan, regionaal wat moet’. Hierbij wordt gelet op de diversiteit aan regio's en wordt ruimte geboden aan maatwerk en ruimte om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving.

Projectspecifiek
Met het project wordt een paardenrijbak en de bebouwing van twee hooibergen en lichtmasten ingeleverd ten behoeve van een kleine levensloopbestendige woning binnen een bestaande woonbestemming in het buitengebied in de gemeente. De bouwmogelijkheden en intensieve vorm van grondgebruik binnen de bestemming nemen hiermee met 835 m2 af.

Binnen de geldende bestemming is in het projectgebied in onbeperkte aantallen bebouwing tot 5 meter hoogte en zijn lichtmasten tot een hoogte van 7 meter toegestaan. Met het project wordt in een bestaand bestemde woonomgeving een levensloopbestendige woning toegestaan op een afstand van tenminste 60 meter van de Rijperweg. Doordat de bouwmassa in het projectgebied substantieel afneemt, ontstaat er vanaf de openbare meer ruimte en zicht op het achterliggende poldergebied. Het project zorgt voor een verbetering van de landschappelijke beleving vanaf de openbare weg. Het initiatief is niet in strijd met de Omgevingsvisie NH2050.

3.3.2 Omgevingsverordening
Provinciale Staten van Noord-Holland hebben op 22 oktober 2020 de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. In de Omgevingsverordening NH2020 zijn de eerste stappen gezet om de ambities, ontwikkelprincipes en sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie
vorm te geven en wordt er een start gemaakt met werken in de geest van de Omgevingswet. Echter valt de Omgevingsverordening NH2020 nog onder de huidige wet- en regelgeving.

In de Omgevingsverordening NH2020 zijn alle regels van de provincie die gaan over de fysieke leefomgeving samengevoegd. Merendeel van de regels in deze verordening zijn vrijwel ongewijzigd gebleven ten opzichte van de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2010. Echter zijn een aantal onderdelen wel gewijzigd of nieuw. Belangrijke gewijzigde en nieuwe onderdelen zijn het Landelijk gebied, Bijzonder provinciaal landschap, de mogelijkheden voor kleinschalige woningbouw in landelijk gebied en de ruimte voor windenergie in de MRA regio. De omgevingsverordening heeft de volgende doelstellingen:

- het bereiken van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit te bereiken;
- het behoud en herstel van de biologische diversiteit;
- het in standhouden en doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften.

Daarnaast is het doel om de provinciale regels in meer samenhang en op een meer overzichtelijke manier kenbaar te maken.

Projectspecifiek

Onder andere artikel 6.58 en 6.59 van de Omgevingsverordening zijn regelend voor het projectgebied. Deze artikelen luiden als volgt:

Artikel 6.58 Kernkwaliteiten Bijzonder provinciaal landschap

De kernkwaliteiten van het werkingsgebied bijzonder provinciaal landschap zijn vastgelegd in Bijlage 7.

Artikel 6.59 Bescherming en activiteiten Bijzonder provinciaal landschap

1. Een omgevingsplan ter plaatse van het werkingsgebied Bijzonder provinciaal landschap bevat regels ter bescherming van de voorkomende kernkwaliteiten.
2. In afwijking van Artikel 6.13 bevat het omgevingsplan geen regels die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken.
3. Het omgevingsplan kan regels bevatten die een andere nieuwe ruimtelijke ontwikkeling dan een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, mits deze ontwikkeling de voorkomende kernkwaliteiten niet aantast.
4. De motivering van het omgevingsplan bevat een beschrijving van de voorkomende kernkwaliteiten en een motivering van de wijze waarop wordt voldaan aan het eerste en, indien van toepassing, het derde lid.
5. Indien uit de motivering volgt dat maatregelen noodzakelijk zijn om te voldoen aan het bepaalde in het derde lid, dan dient de uitvoering hiervan te zijn geborgd bij de vaststelling van het omgevingsplan.
6. In afwijking van het derde lid kan het omgevingsplan regels bevatten die de volgende ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maken:
   a. een uitbreiding van een agrarisch bouwperceel tot maximaal twee hectare; of
   b. nieuwe bebouwings- en gebruiksmogelijkheden op grond van Artikel 6.42, eerste lid onder g en h en Artikel 6.42, tweede lid en Artikel 6.42, derde lid.

7. In afwijking van het tweede en derde lid kan het omgevingsplan een nieuwe stedelijke ontwikkeling of een andere nieuwe ruimtelijke ontwikkeling die de kernkwaliteiten aantast mogelijk maken, indien:
   a. er sprake is van groot openbaar belang;
   b. er geen reële alternatieven zijn; en
   c. de aantasting zoveel mogelijk wordt beperkt en de aantasting wordt gecompenseerd.
8. In afwijking van het tweede en derde lid kan het omgevingsplan voorzien in woningbouw overeenkomstig de afspraken tussen Rijk, provincie en betrokken gemeenten met betrekking tot de Pilot Waterland.
9. In het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022 is bepaald dat Gedeputeerde Staten regels kunnen stellen over de motivering als bedoeld in het vierde lid en over de wijze van compensatie als bedoeld in het zevende lid, aanhef en onderdeel c.
10. In het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022 is bepaald dat Gedeputeerde Staten de kernkwaliteiten zoals opgenomen in Bijlage 7 kunnen wijzigen

Artikel 6.59 lid 1, 2, 4, zijn relevant voor het project. Hierna wordt aan het vereiste van de (uitgebreide) beschrijving voldaan waarna het project aan de relevante onderdelen wordt beoordeeld.

Bijzonder Provinciaal Landschap
Met het eerste lid wordt geregeld dat de in bijlage 7 beschreven kernkwaliteiten deel uitmaken van de verordening. De kernkwaliteiten zijn dus door PS vastgesteld. Deze kernkwaliteiten moeten in acht worden genomen bij het vaststellen van bestemmingsplannen voor gebieden die worden aangemerkt als Bijzonder provinciaal landschap (BPL).

Het BPL Waterland strekt zich uit tussen Amsterdam en Edam/Volendam. Het is een veenpolderlandschap met natuurlijke, grillige waterlopen (dieën). Verspreid in het gebied liggen kleinere droogmakerijen. Het gebied kent een eeuwenlange geschiedenis van veenvorming, veenontginning en -ontwatering, dijkdoorbraken en inpolderingen. De ontginningsgeschiedenis en de kracht en beteugeling van het water zijn goed afleesbaar in het landschap, bijvoorbeeld aan de strokenverkaveling van de veenweidepolders, de dieën en de restanten van dijkdoorbraken. De grote openheid is een bijzondere waarde, zowel voor bewoners en recreanten, als voor weidevogels. Bewoning vindt van oudsher vooral plaats in lintdorpen langs dijken, ontginningsassen en langs wegen of vaarten in polders.

Begrenzing en context
Het BPL Waterland wordt aan de oostzijde begrensd door het Markermeer, aan de zuidzijde door de A10, aan de westzijde door het Noord hollandsch Kanaal en N235 en aan de noordzijde door de stedelijke bebouwing van Purmerend en Edam-Volendam. De Waterlandse Zeedijk, onderdeel van de Noorder IJ- en Zeedijken, markeert de grens met het Markermeer en IJmeer. Landschappelijk en historisch gezien is het BPL Waterland, één samenhangend geheel met de omliggende veenweidepolders. De zone met forten en inundatiegebieden van UNESCO Werelderfgoed de Stelling van Amsterdam ligt ten noorden

van het gebied; het Vuurtoreneiland en buitendijkse gronden ten zuidwesten van het gebied horen ook bij de Stelling van Amsterdam. Een deel van het poldergebied, met name in de oostelijke helft en in het Varkensland aan de westzijde, behoort tot NNN. Het Varkensland behoort tevens tot Natura2000. Belangrijke wegverbindingen in het gebied zijn de N247 en de N235.

Ontstaansgeschiedenis
Het veen in het BPL Waterland is ontstaan als deel van een groter veenkussen achter de westelijk gelegen strandwallen. De natuurlijke ontwatering vond plaats via veenstromen/kreken (dieën), die nu nog steeds zichtbaar zijn. Voorbeelden zijn de brede Uitdammer Die, Kerk Ae en Ooster Ee. Sommige veenstromen zoals de Alewijksloot en Zwaksloot zijn smaller, maar hebben wel een grillig verloop. Voor het winnen van landbouwgrond werd tussen 800 en 1000 door bewoners van de duinstreek gestart met de ontginning van het veen. Om het veen te ontwateren werden vanuit de veenstromen op relatief korte afstand van elkaar sloten gegraven. Doordat de sloten vaak loodrecht op kronkelige dieën werd gegraven ontstond een wisselende verkavelingsrichting. Elders werd vanaf rechtere waterlopen en wegen ontgonnen en hebben de kavels een regelmatiger verloop. Door de ontwatering startte het proces van veenoxidatie en inklinking met dalend maaiveld als resultaat. Uiteindelijk kwam het maaiveld 1 tot 1,5 meter onder zeeniveau te liggen. Vanaf de 11e eeuw vonden daardoor steeds vaker overstromingen plaats vanuit de Zuiderzee. Aanvankelijk werden boerderijen nog wel eens op zelfgemaakte verhogingen aangelegd, maar uiteindelijk werden bewoners om het land te beschermen gedwongen om dijken aan te leggen. Nadat het dijkbeheer vanaf eind 13e eeuw meer centraal werd georganiseerd ontstond een gesloten dijkring rond Waterland. De zeedijk, die daar onderdeel van is, is daarna regelmatig doorgebroken. Dit is zichtbaar in de vele ‘braken’ die erlangs liggen: kleine, min of meer ronde meertjes die restanten zijn van de kolkgaten die bij een doorbraak ontstonden door de stroming. Voorbeelden zijn de Binnenbraak, de Oosterpoel, het Kinselmeer en het Barnegat. Bij overstromingen werd klei aan de oppervlakte afgezet, waardoor de veenkavels relatief vruchtbaar zijn. Na de (nieuwe) bedijking bleven buitendijks soms restanten over van het oude land, zoals polder De Nes ten noorden van Uitdam. Aanvankelijk waren de veenkavels nog in gebruik als akkerland, maar door het lager en natter worden van het gebied en de invloed van zout zeewater bij overstromingen waren ze later alleen maar geschikt als grasland.
Doordat golven in veenstromen of kleine meertjes vat kregen op de veenlanden ontstonden op sommige plekken in Waterland meren. Vanaf begin 17e eeuw werden de wat grotere meren als eerste drooggemalen. Hierdoor ontstonden droogmakerijen zoals de Broekermeerpolder en de Belmermeer. Kleinere polders als de Blijkmeerpolder, Burkmeer, Noordmeer en Monnikenmeer werden pas in de loop van de 19e eeuw drooggemalen. In de Volgermeerpolder (toen Veenderij Zunderdorp) werd tussen 1920 en 1955 turf gewonnen. Dit gebeurde door de oude veenbodem af te graven en te drogen op de legakkers. In de vorige eeuw is deze polder in gebruik genomen als gifbelt. Deze is later gesaneerd en opnieuw ingericht voor natuur en recreatie.
Bewoning is in het BPL Waterland van oudsher voornamelijk geconcentreerd in lintdorpen, langs de dijk (dijklinten, zoals Uitdam en Durgerdam), in voormalige ontginningsassen

(ontginningslinten, zoals Overleek) en langs vaarten of wegen in de polders (polderlinten zoals Holysloot, Ransdorp en Zuiderwoude).
Als gevolg van de schaalvergroting in de landbouw verschenen de afgelopen jaren diverse grote stallen in het gebied. De recreatieve druk op dit rustige landschap wordt steeds groter door recreanten uit met name Amsterdam. Eind vorige eeuw zijn, mede in het kader van de landinrichting in Waterland, verschillende fiets- en wandelpaden aangelegd. In het gebied zijn meerdere terreinen met vakantiewoningen. Momenteel wordt gewerkt aan de uitvoering van de plannen voor de versterking van de Markermeerdijk, die een impuls zullen geven aan het recreatieve gebruik van de dijk en de natuur rondom de dijk.

Kernkwaliteiten

Aardkundige en landschappelijke karakteristieken
Het landschap van het BPL Waterland wordt grotendeels gevormd door een waterrijk veenpolderlandschap. Het gebied is dooraderd met grillige natuurlijke veenwaterlopen (dieën, ook Ae of Ee genoemd). De breedte van deze waterlopen is karakteristiek voor het BPL Waterland. De dorpen liggen van oudsher aan een waterloop of op een dam in een afgedamde veenstroom. In dit veenpolderlandschap liggen overwegend kleinere droogmakerijen, zoals de Belmermeer, Monnikenmeer en Broekermeer. Deze hebben een regelmatige, rechthoekige verkaveling. Door hun diepere ligging, het regelmatiger verkavelingspatroon en grotere drooglegging contrasteren ze met de veenweidepolders. Aan de zijde van het IJmeer en Markermeer liggen buitendijkse gronden, die grotendeels onderdeel zijn van het BPL.

Natuurlijke veenwaterlopen
De natuurlijke veenwaterlopen (dieën) dooraderen Waterland. Voorbeelden zijn de Uitdammer Die, De Leek en de Kerk Aa. Ze zijn karakteristiek vanwege hun natuurlijk gevormde, grillige en brede loop met rietkragen. Ze vormen belangrijke natuurverbindingen binnen en buiten NNN.

Interpretatie en toetsing
De grillige veenwaterlopen tonen de natuurlijke afwatering van het veen en volgen de oorspronkelijke loop. Ze zijn onvervangbaar. De grillige natuurlijke structuur moet zichtbaar blijven. Ruimtelijke ontwikkelingen die leiden tot het dempen of wijzigen van de waterloop zijn in ieder geval een aantasting van deze kernkwaliteit. Kleine oeveraanpassingen (zoals beschoeiing en steigers), mits niet over grote lengte, worden niet als een aantasting van deze kernkwaliteit beschouwd.

Onregelmatige strookverkaveling veenweidepolders en regelmatige verkaveling symmetrische droogmakerijen
Het verkavelingspatroon en slotenpatroon in de veenweidepolders dateert uit de middeleeuwen en is veelal nog intact. Het verkavelingspatroon staat in het westelijk deel van het BPL Waterland meestal loodrecht op de veenstromen. Door de kronkelige loop van de veenstromen is hierdoor sprake van een afwisselende kavelrichting- en breedte. Elders vormen andere, meer rechte ontginningslijnen (waterlopen en wegen) de basis van waaruit

is verkaveld en hebben de kavels een rechter en regelmatiger karakter. In het gebied liggen enkele relatief kleine droogmakerijen. Met hun rechthoekige verkaveling en diepere ligging vormen deze een contrast met de veenweidepolders. De droogmakerijen, die vanaf de 17e eeuw tot eind 19e eeuw zijn ontstaan door het droogmalen van meertjes, hebben een symmetrische opbouw, met een middenas en haaks daarop de verkaveling. Door hun ringdijk en ringvaart zijn de droogmakerijen duidelijk afgebakende ruimtelijke eenheden. Het contrast in verkavelingspatroon tussen de veenpolders en droogmakerijen, in combinatie met verschillen in hoogteligging van het maaiveld, draagt bij aan de unieke landschappelijke kwaliteit van het BPL Waterland.

Interpretatie en toetsing
Het verkavelingspatroon van de veenweidepolders is eeuwenlang grotendeels onveranderd gebleven en maakt de geschiedenis van het landschap zichtbaar. Het is cultuurhistorisch van hoge tot zeer hoge waarde. Deze kernkwaliteit is onvervangbaar. Ruimtelijke ontwikkelingen die het verkavelingspatroon van de veenweidepolders wijzigen of ruimtelijke ontwikkelingen die leiden tot het dempen en wijzigen van sloten en andere waterlopen zijn in ieder geval een aantasting van deze kernkwaliteit. In de droogmakerijen worden ruimtelijke ontwikkelingen die uitgaan van het rechthoekig karakter van de verkaveling niet als een aantasting beschouwd.

<u>Openheid en ruimtebeleving</u>
Zowel de veenweidepolders als de droogmakerijen kenmerken zich door een grote openheid. Door de ligging nabij Amsterdam vormt deze openheid een groot contrast met de stad, waardoor deze extra wordt benadrukt en gewaardeerd. Stilte is ook een kenmerk van BPL Waterland. Mede door de openheid en stilte is het gebied aantrekkelijk voor recreatief (mede) gebruik. Het is via een wandel- en fietsnetwerk toegankelijk. Het gebied biedt ideale omstandigheden voor weidevogels. In de winter zijn de natte graslanden en dieën een belangrijk overwinteringsgebied voor watervogels.

<u>Open ruimte en vergezichten</u>
Het veenpolderlandschap met kleine droogmakerijen heeft een zeer open karakter. De verspreid in het gebied liggende dorpen, lintbebouwingen, wegbeplanting en erven zorgen voor een incidentele onderbreking van de openheid. De waarde van de openheid wordt bepaald door de doorlopende open ruimte en de vergezichten die deze mogelijk maakt. De openheid is extra goed beleefbaar vanaf de hoger gelegen dijken. De Waterlandse Zeedijk (ruimtelijke drager) biedt niet alleen vergezichten over het Markermeer, maar ook over Waterland. Vanuit de linten is op veel plekken sprake van zichtlijnen naar de daarachter gelegen openheid van de veenweidepolders.

Interpretatie en toetsing
De omvang van het open weidegebied in het BPL Waterland is van bijzondere waarde. De openheid is kwetsbaar omdat in het vlakke land bijna elke ruimtelijke ingreep zichtbaar is. Door de verschillende verkavelingsrichtingen in het gebied is de openheid extra gevoelig voor verrommeling. Ruimtelijke ontwikkelingen in het open landschap die leiden tot (verdere) verdichting of verrommeling zijn een aantasting van deze kernkwaliteit. Een

uitzondering vormen bijvoorbeeld fietspaden, omdat die niet van invloed zijn op de openheid. Ruimtelijke ontwikkelingen die leiden tot een hoge mate van verdichting in de linten zijn eveneens een aantasting van deze kernkwaliteit.

Ruimtelijke dragers
De meest prominente ruimtelijke dragers zijn de randen van het gebied: de lange structuur van de Waterlandse Zeedijk (Uitdammerdijk en de Zeedijk langs de Gouwzee) en het Noordhollandsch Kanaal en de ringdijk en -vaart van de Purmer. Daarnaast zijn de (korte) lintbebouwingen (al dan niet met stolpenstructuren), ringvaarten- en dijken rond kleinere droogmakerijen en (restanten) van trekvaarten en kanalen ruimtelijke dragers in het gebied.

Korte bebouwingslinten
De veelal korte bebouwingslinten zijn kenmerkende opgaande structuren in het landschap. De linten bestaan uit één rij van individuele erven in een onregelmatig ritme aan één of beide kanten langs de weg. Vanuit de linten is steeds de openheid van Waterland te ervaren, aan één zijde van de weg of tussen de bebouwing door. De oorsprong van de lintdorpen loopt uiteen. Zo is Uitdam, een karakteristieke lintdorp langs de Waterlandse Zeedijk, ontstaan op de plek waar de Uitdammerdie werd afgedamd. Holysloot en Zuiderwoude zijn bijvoorbeeld langs een veenwaterloop ontstaan.

Interpretatie en toetsing
De ontginningsgeschiedenis van het gebied heeft geresulteerd in karakteristieke korte bebouwingslinten. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk mits er voldoende doorzichten in het lint blijven bestaan en zij zorgvuldig worden ingepast in de karakteristiek van het lint. Ruimtelijke ontwikkelingen die bestaande doorzichten volledig blokkeren zijn een aantasting van de kernkwaliteit. Tweedelijnsbebouwing in de linten is ook een aantasting van de kernkwaliteit. Er is sprake van tweedelijns bebouwing als een nieuw gebouw niet ondergeschikt is aan het bestaande hoofdgebouw in het lint, als de ontsluiting van bebouwing parallel aan het lint gelegd wordt of wanneer bebouwing langs een nieuwe dwarsweg wordt ontwikkeld en ‘hofjes’ worden gecreëerd.

Toetsing
Met het project wordt een paardrijbak en de bebouwing van twee hooibergen ingeleverd ten behoeve van een kleine levensloopbestendige woning binnen een bestaande woonbestemming in het buitengebied in de gemeente De bouwmogelijkheden en intensieve vorm van grondgebruik binnen de bestemming nemen hiermee met 835 m2 af. Binnen de geldende bestemming is in het projectgebied in onbeperkte aantallen bebouwing tot 5 meter hoogte en zijn lichtmasten tot een hoogte van 7 meter toegestaan. Met het project wordt in een bestaand bestemde woonomgeving een levensloopbestendige woning toegestaan op een afstand van tenminste 60 meter van de Rijperweg. Doordat de bouwmassa in het projectgebied substantieel afneemt, ontstaat er vanaf de openbare meer ruimte en zicht op het achterliggende poldergebied. Het project zorgt voor een verbetering van de landschappelijke beleving vanaf de openbare weg.

De structuur van de veenwaterlopen blijven met het project ongewijzigd. Het project voldoet voorts aan het vereiste dat de bestaande rechthoekige karakter van de verkaveling, met omliggende watergangen, geheel in tact blijft. Het project voorziet in meer lucht, licht en doorzichten vanaf de openbare weg op het kavel doordat een kleine bescheiden woning wordt toegevoegd in het bestaande bebouwingslint en doordat bestaande bouwrechten komen te vervallen. De woning wordt op zorgvuldige wijze ingepast in het lint. Het initiatief is niet in strijd met artikel 6.58 en 6.59 van de Omgevingsverordening

Artikel 6.70 **Ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied**

1. Bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling ter plaatse van het werkingsgebied Landelijk gebied, wordt in het omgevingsplan, gelet op de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie:
    a. rekening gehouden met: de ambities en ontwikkelprincipes van het toepasselijke ensemble en van de toepasselijke provinciale structuren;
    b. bij de inpassing betrokken: de kansen zoals beschreven bij de ambities en ontwikkelprincipes; en
    c. bij de inpassing betrokken: de ontstaansgeschiedenis en de kernwaarden van het toepasselijke ensemble en van de toepasselijke provinciale structuren.
2. In aanvulling op het eerste lid, wordt bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in de Amstelscheg rekening gehouden met de karakteristieken en de ontwerpprincipes inzake de samenhang, de ruimtelijke kwaliteit en de identiteit van het landschap, zoals beschreven in het door Gedeputeerde Staten vastgestelde rapport 'Gebiedsperspectief en Beeldkwaliteit Amstelscheg' (nr. 2011-66880).
3. In aanvulling op het eerste lid, wordt bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling met betrekking tot een stolpboerderij de door Gedeputeerde Staten op 24-01-2023 opgestelde Noord-Hollandse waarderingskaart voor stolpboerderijen betrokken.
4. Gedeputeerde Staten, het dagelijks bestuur van het betrokken waterschap of het College van burgemeester en wethouders van de betrokken gemeente kunnen de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling om advies vragen, ook in een vroeg stadium, inzake de locatie afweging of de ruimtelijke inpassing.

Context

Het projectgebied ensemble Waterland ligt ten noorden van Amsterdam en grenst aan het Markermeer. Het Noordhollandsch Kanaal vormt de grens aan de westzijde. Het ensemble sluit wat betreft landschappelijke opbouw aan op het ensemble Wormerland. Het bestaat uit veenpolderlandschap, met waterrijke veenpolders en veenstromen, en droogmakerijenlandschap. De Purmer is de grootste droogmakerij. Kleinere droogmakerijen liggen verspreid tussen de veenpolders. Het gebied heeft een rijke cultuurhistorie, waarbij de wordingsgeschiedenis vanuit een ligging aan de Zuiderzee een belangrijke rol speelt. Door de ligging nabij Amsterdam in combinatie met de relatieve rust van het landelijke gebied is het nu een aantrekkelijk en gewild woon- en recreatiegebied. Het ensemble is onderdeel van het voormalig Nationaal Landschap Laag Holland. De Stelling van Amsterdam ligt aan de noordzijde van het gebied. De N247 loopt door dit ensemble.

Ontstaansgeschiedenis
Het veen in Waterland is ontstaan als veenkussen achter de strandwallen. Omstreeks 500 v.Chr. had dit veenpakket haar grootste omvang. De natuurlijke ontwatering vond plaats via veenstromen (dieën). Deze natuurlijke afwateringen zijn bepalend geweest bij de ontginning. Loodrecht op de veenstromen werden sloten gegraven, die de basis vormden voor het strookvormig verkavelingspatroon. Deze eeuwenoude verkaveling is nog vrijwel intact. Door de ontginning startte het proces van veenoxidatie en klink waardoor het maaiveld daalde. De ontginners trokken om die reden steeds verder het nog onontgonnen veen in en de nederzettingen verplaatsten mee. Vanaf het moment dat doorschuiven geen optie meer was, begonnen ze hun huisplaatsen te verhogen met veen- en kleiplaggen. Van deze veenterpen liggen er nog enkele tientallen in het gebied. Archeologisch zijn ze van grote waarde.

In de 11e eeuw werden de eerste dijken aangelegd om het land te behoeden voor overstromingen. Het veen dat aanvankelijk hoog lag, kwam op het niveau van de zeespiegel te liggen. Afwatering onder vrij verval was niet langer mogelijk en om droge voeten te houden werden er lokaal dijken en polders aangelegd. Eind 12e eeuw werd onder gezag van de Graaf van Holland een begin gemaakt met een collectieve bescherming tegen de zee, de Waterlandse Zeedijk werd aangelegd. Dat deze dijk regelmatig doorbrak is te zien aan de vele ‘braken’ die erlangs liggen: kleine meertjes die bij een doorbraak ontstonden door de stroming.

Marken was van origine geen eiland maar een schiereiland van Waterland. Onder invloed van de bodemdaling en de zeespiegelstijging vonden hier bij hevige stormen grote overstromingen plaats. Grote stukken veen sloegen weg en bij een stormvloed in 1164 werd Marken een eiland. Kleiafzetting van eerdere overstromingen zorgde voor het behoud van Marken en mensen wierpen ‘werven’ (terpen) op om droge voeten te houden. Bij de stormvloed van 1916 brak de Zeedijk door en liep een groot deel van Waterland, waaronder Marken, onder water. In 1957 is de dijk, als onderdeel van de plannen voor de Markerwaard, doorgetrokken en het eiland met het vasteland verbonden.

Ensemble Waterland staat hieronder beschreven aan de hand van drie provinciale kernwaarden:

- de landschappelijke karakteristiek: de landschapstypen en de belangrijkste kenmerken van deze landschappen.
- openheid en ruimtebeleving: de beleving van de vrije open ruimte, de horizon en de oriëntatiepunten.
- de ruimtelijke dragers: de driedimensionale structuren en lijnen die in het (vlakke) landschap het beeld bepalen en begrenzen. Denk hierbij aan bebouwingslinten, bomenlanen en dijken.

Landschappelijke karakteristiek
Het ensemble wordt grotendeels bepaald door een waterrijk veenpolderlandschap, bestaande uit onvergraven veen met een onregelmatig, vaak historisch verkavelingspatroon.

Het is dooraderd met grillige veenwaterlopen (dieën, ook Ae of Ee genoemd), die karakteristiek zijn voor Waterland. Het veenpolderlandschap is in gebruik als grasland (veenweide).

Voor de dorpen in het veenpolderlandschap heeft het water een belangrijke structurerende rol gespeeld: Broek in Waterland, Holysloot en Zuiderwoude liggen alle langs een waterloop. In het algemeen liggen de nederzettingen met de voorzijde langs de weg en met de achterzijde aan het water. In de dorpen staan veel houten woningen die in een karakteristieke lichtgrijze kleur zijn geschilderd. Daarnaast zijn er dorpen die gebouwd werden aan afgedamde kreken van de voormalige Zuiderzee (Uitdam, Volendam en Monnickendam). Uitdam kent een bijzondere situatie. Het dorp zit ingeklemd tussen het water van de Uitdammerdie en het Markermeer. De bebouwing staat direct aan de dijk en de bewoners hebben overtuinen aan de overzijde van de dijkweg.

In dit veenpolderlandschap liggen met name kleinere droogmakerijen. Ze hebben een rechthoekige verkaveling en zijn vooral in gebruik als grasland. De Purmer is een grote droogmakerij en is deels verstedelijkt. De droogmakerijen zijn rechthoekig verkaveld en contrasteren in vorm, gebruik en hoogteligging met het veenpolderlandschap. De oorspronkelijke bebouwing in de Purmer ligt in langgerekte linten in de lengterichting van de polder. De kleinere droogmakerijen hebben meestal maar enkele boerderijen, vaak langs de dijk gebouwd. De Volgermeerpolder heeft een afwijkende verkaveling en is na de sanering hoger in het landschap gelegen. Op de deklaag is een ‘sawa-landschap’ aangelegd waarin nieuw veen zich kan ontwikkelen.

Openheid en ruimtebeleving
Het veenpolderlandschap heeft een open karakter, met incidenteel een onderbreking in de vorm van een klein lint of erf. De beleving van een doorlopende ruimte overheerst. Deze openheid is vanaf de (zee)dijken erg goed te ervaren. In het gebied is nauwelijks sprake van opgaand groen, met uitzondering van de begroeiing rond de verspreid liggende agrarische erven. Beplanting langs wegen komt nauwelijks voor. Dit versterkt de openheid aanzienlijk.

De kleine droogmakerijen worden begrensd door lage dijken. Ze vallen van buitenaf weinig op en doen mee in de beleving van een continue open ruimte in het veengebied. Staande in de kleine en lagergelegen droogmakerijen valt de begrenzing van de ringdijk wel degelijk op. De Purmer is hierop een uitzondering. De oostkant van de Purmer is een open droogmakerijlandschap, ingekaderd door de ringvaartdijk aan de oostzijde en het Purmerbos en de uitleg van Purmerend ten westen van de Middentocht.

Het IJ-meer en Markermeer bieden verre zichten over het water. De Gouwzee heeft juist een kleinere maat en daarmee een relatief besloten en kleinschalig karakter. De bebouwing van Flevoland en IJburg zijn (op afstand) zichtbaar. De skyline van Amsterdam is aan de zuidzijde steeds in beeld. Lokaal zijn de kerktorens van Monnickendam en Ransdorp oriëntatiepunten.

De openheid in Waterland is zeer kwetsbaar omdat bijna elke ruimtelijke ingreep zichtbaar is in het vlakke land. Door de onregelmatige verkaveling, het ontbreken van opgaande

begroeiing in combinatie met de open vlakken van de dieën is het landschap uitermate afwisselend en aantrekkelijk maar tegelijk zeer open en ruimtelijk, als een oneindig landschap.

Ruimtelijke dragers
De meest prominente ruimtelijke dragers zijn de randen: de lange structuur van de Waterlandse Zeedijk (Uitdammerdijk en de Zeedijk langs de Gouwzee) (zie ook structuur IJsselmeerkust), het Noordhollandsch Kanaal en de ringdijk van de Purmer (beide zie ook structuur Vaarten en kanalen). De voormalige Zuiderzeedijken bieden een recreatief waardevolle route met prachtig uitzicht over het veenpolderlandschap aan de ene zijde, en het IJmeer, Markermeer en de kleinere Gouwzee aan de andere zijde. De voormalige Zuiderzeedijk kreeg door de vele dijkdoorbraken een grillig tracé. De plassen ('braken') aan de binnenkant van de dijk, die na de doorbraken achterbleven, vormen samen met de dijk een onlosmakelijke eenheid in het landschap.

De N247, parallel aan de trekvaart (Broekervaart), vormt een belangrijke verbinding door dit gebied en heeft pluksgewijs beplanting. Lokaal zijn de bebouwingslinten in het veen en in de droogmakerijen (deels onderdeel van de stolpenstructuren) ruimtelijke dragers (zie ook structuur Stolpenstructuren). De Stelling van Amsterdam loopt ten noorden van Edam. Het fort bij Edam en enkele kleinere kustbatterijen bij Durgerdam, Uitdam en Monnickendam bewaakten de Zuiderzeedijk (zie ook structuur Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie).

Dynamiek
Door de grote woningvraag in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) neemt de druk toe om in de regio Waterland te bouwen. Op kleine schaal wordt het 'Waterlands wonen' (inpassing lokale woningbouw) toegepast. Ook op de provinciale wegen N247 en de N235 neemt de drukte toe. Om de congestie te verminderen zijn vrije busbanen aangelegd en worden wegen aangepast.

De oxidatie van het veen en daarmee de maaivelddaling vormt nog altijd een groot probleem in het gebied. Om oxidatie tegen te gaan, moet het waterpeil in het veen hoog zijn. Dit verhoudt zich echter slecht met het gebruik van het landschap door veehouders, wat een grotere ontwateringsdiepte verlangt. De inpassing van de schaalvergroting en verdergaande mechanisatie van de agrarische sector is een belangrijke opgave in dit kwetsbare landschap. Een (beheer)strategie voor behoud van het veen op lange termijn ontbreekt.

De recreatieve druk op dit (rustige) landschap wordt steeds groter door recreanten uit met name Amsterdam. De Markermeerdijk is een belangrijke route voor deze recreanten. De buitenlandse toeristen die vanuit de hoofdstad de fietsroutes uit reisgidsen volgen zijn talrijk. Marken en Volendam zijn daarbij belangrijke toeristische trekpleisters. Recent werd de Camping en Jachthaven Uitdam getransformeerd tot Resort Poort van Amsterdam met 198 vakantiewoningen in Marker bouwstijl.

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier zal in 2017 beginnen met de uitvoering van de versterking en herinrichting van deze dijk. Dit kan een impuls geven aan het recreatieve gebruik van de dijk en de ecologie rondom de dijk.

Waterland behoorde tot het voormalig Nationaal Landschap Laag Holland is nu beschermd als Bufferzone. Grote delen behoren tot het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en/of zijn bestempeld als weidevogelleefgebied en stiltegebied. De veengebieden ten oosten van Watergang behoren tot het Natura 2000-areaal. Het Vuurtoreneiland behoort tot de Stelling van Amsterdam. Vanwege de continue bewoningsgeschiedenis is Waterland een archeologisch waardevol gebied dat tevens belangwekkende aardkundige waarden herbergt. Deze beschermingsregimes beperken de mogelijkheden voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Ambities en Ontwikkelprincipes
De algemene ambitie is om ruimtelijke ontwikkelingen:

- bij te laten dragen aan het zichtbaar en herkenbaar houden van de landschappelijke karakteristiek
- bij te laten dragen aan het versterken van (de beleving van) openheid en
- helder te positioneren ten opzichte van de ruimtelijke dragers.

Er zijn vijf ambities en bijbehorende ontwikkelprincipes benoemd. Hiervan zijn nummer 3 en 5 geldend voor het project in de zin dat zij hiervoor bruikbaar zijn

3. De openheid van het landschap is karakteristiek maar kwetsbaar. Het toevoegen van bebouwing is maatwerk
De landschappelijke openheid is een grote kwaliteit van dit gebied. In het veengebied is sprake van grote continue open ruimte, doorsneden met linten, boezemkaden en individuele erven. De openheid is kwetsbaar en extra gevoelig voor verrommeling door de verschillende richtingen in het landschap.

Ruimtelijke kwaliteit is gebaat bij:

- Het aansluiten bij het landelijke karakter van de linten en kernen.
- situeer nieuwe bebouwing binnen of aan de rand van bestaande kernen of bebouwingslinten.
- Ontsluit kavels individueel en laat ze direct aansluiten op het lint; dus geen nieuwe woonbuurten aan de linten.
- Een lint is kleinschalig en gevarieerd. Pas nieuwbouw zorgvuldig in het lint. Voorkom repetitie van gelijkvormige bebouwing.
- Behoud zichtlijnen vanaf het lint naar het landschap.

5. Overige ontwikkelprincipes
De ruimtelijke kwaliteit is gebaat bij:

- het behouden en het zichtbaar/beleefbaar blijven van de huidige verkavelingsstructuur (inclusief sloten) bij (semi-)tijdelijke functies en opstellingen in het landschap, zoals voor zonne-energie. Zorg voor een ruime landschappelijke begrenzing van het terrein, die aansluit op het bestaande omringende landschap; vermijd hoge hekken in het landschap. Streef ernaar dat de opstelling kwaliteit toevoegt aan het bestaande landschap
- het behouden van de vrije ruimte (molenbiotopen) rond historische windmolens, in verband met de windvang en de zichtbaarheid van de molens in het landschap (zie aanvullende informatie voor de molenbiotoop).

Toetsing

Met het project wordt een paardenrijbak en de bebouwing van twee hooibergen ingeleverd ten behoeve van een kleine levensloopbestendige woning binnen een bestaande woonbestemming in het buitengebied in Waterland. De bouwmogelijkheden en intensieve vorm van grondgebruik binnen de bestemming nemen hiermee met 835 m2 af.
Binnen de geldende bestemming is in het projectgebied in onbeperkte aantallen bebouwing tot 5 meter hoogte en zijn lichtmasten tot een hoogte van 7 meter toegestaan. Met het project wordt in een bestaand bestemde woonomgeving een levensloopbestendige woning toegestaan op een afstand van tenminste 60 meter van de Rijperweg. De ligging is in het bestaande bebouwde zone in het lint en binnen een bestaand woonensemble.
Doordat de bouwmassa in het projectgebied substantieel afneemt, ontstaat er vanaf de openbare meer ruimte en zicht op het achterliggende poldergebied. Het project zorgt voor een verbetering van de landschappelijke beleving vanaf de openbare weg. Het initiatief is niet in strijd met de Omgevingsverordening.

3.4 Regionaal beleid

3.4.1 Regiovisie Waterland 2040

In de Regiovisie Waterland 2040 (januari 2009) hebben de Waterlandse gemeenten hun koers bepaald voor het ruimtelijk beleid op lange termijn. Het centrale motto van de visie is 'Vitaal met Karakter'. In de visie staat behoud en zo mogelijk versterking van het kenmerkende authentieke karakter van de regio Waterland voorop. Dit wel met de noodzakelijke sociaal-economische en infrastructurele impulsen om de kernen vitaal te houden en de regio binnen de Metropool regio Amsterdam bereikbaar te maken. Als één van de belangrijkste pijlers van deze visie wordt gezien: "Laat cultuurhistorische waarden en de verschillende landschapskwaliteiten leidend zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling en inrichting van de regio Waterland."

Toetsing

Het projectgebied ligt in het veenpolder landschap binnen het Nationaal Landschap Laag Holland. Kenmerkend voor dit landschap is het open en waterrijke karakter. Het beleid in dit gebied is gericht op de instandhouding van het authentieke en open karakter van het veenweidegebied met accent op verbreding, recreatieve routes en kleinschalige extensieve recreatie en toerisme.

Met het project wordt bestaand bebouwde oppervlakte verminderd en ontstaan zichtlijnen vanaf de openbare weg. Er wordt geen verandering in de ruimtelijke structuur in het projectgebied of in de omgeving aangebracht. Het project sluit daarmee aan op het uitgangspunt uit de Regiovisie.

3.4.2 Woondeal ruim 100.000 woningen erbij in MRA

Het Rijk, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de gemeenten in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) hebben afspraken gemaakt om snel meer woningen te kunnen bouwen. Tot en met 2030 moeten er ruim 170.000 woningen bij komen. Daarmee gaat het om zo'n 113.000 betaalbare woningen.
In de Woondeal hebben de gemeenten en provincies in de MRA afgesproken welke bijdrage zij kunnen leveren aan de nationale woningbouwopgave en wat daarvoor nodig is. In de Woondeal MRA wordt ingezet op de bouw van 171.200 woningen, bijna een vijfde van de nationale opgave. De afspraken zijn wederkerig, wat betekent dat het Rijk zich gaat inzetten voor het wegnemen van knelpunten voor de woningbouw, bijvoorbeeld op het gebied van klimaatbestendig bouwen, geluid, stikstof en energievoorziening. Dat is noodzakelijk om het woningtekort in de MRA sneller in te lopen en de betaalbaarheid van het wonen in de regio te verbeteren.

Regionale uitwerking provinciale woningbouwafspraken
De provinciale woningbouwafspraken die vorig jaar zijn gemaakt, zijn regionaal uitgewerkt in Woondeals, waaronder de Woondeal MRA. Gelijktijdig zijn vandaag Woondeals ondertekend met Noord-Holland Noord en de ZUND-regio: de Flevolandse gemeenten Zeewolde, Urk, Noordoostpolder en Dronten. In deze drie Woondeals gaat het om afspraken over de bouw van bijna 220.000 woningen. De nieuwe Woondeal MRA vervangt de Woondeal van 2019 en is gericht op een langdurige samenwerking om de woningbouwopgave voortvarend aan te pakken 'Met het tekenen van de regionale woondeals in Noord Holland en Flevoland, goed voor de bouw van bijna 220.000 woningen tot en met 2030, zetten we een belangrijke stap in het terugdringen van het woningtekort', zegt minister Hugo de Jonge. 'Een grote ambitie, die dankzij de betrokkenheid van gemeenten, corporaties en marktpartijen haalbaar is. Met deze woningen zorgen we voor meer betaalbare en goede woningen in dorpen en steden in Noord-Holland en Flevoland.'

Toetsing
Het project voorziet in het toevoegen van een levensloopbestendige woning aan de woningvoorraad. De ontwikkeling bevordert de doorstroming op de woningmarkt doordat een grotere woning op het perceel beschikbaar komt. Daarbij wordt een nieuwe duurzame- want levensloopbestendige-, en duurzaam uitgevoerde woonvorm mogelijk gemaakt. De ontwikkeling is geheel in overeenstemming met de inzet van de woondeal en draagt bij aan het behalen van de doelstelling van het op gang brengen van een doorstroming in de woningmarkt.

3.5 Gemeentelijk beleid

3.5.1 Omgevingsvisie Waterland 2030

De gemeente Waterland beschikt over een prachtig en waardevol gebied met kleine historische kernen. Het is belangrijk dat veranderingen hieraan bijdragen. De gemeente Waterland heeft daarom de koers op het ruimtelijk beleid tot 2030 vastgelegd in een omgevingsvisie, welke op 9 maart 2017 door de gemeenteraad is vastgesteld.

De omgevingsvisie geeft niet alleen richting aan ruimtelijke ontwikkelingen in de komende jaren, maar ook een visie op de manier waarop wordt omgegaan met nieuwe ruimtelijke initiatieven.
De gemeente stelt zich bij nieuwe ruimtelijke initiatieven steeds de vraag 'Hoe kan deze ontwikkeling de kernprincipes van de gemeente versterken?' en 'Hoe kan deze ontwikkeling worden gecombineerd met initiatieven van andere partijen zodat meerwaarde ontstaat?'.
Daarbij dienen 5 kernprincipes betrokken te worden:

- vertrek vanuit historie, landschap en natuur;
- wees groot in kleinschaligheid;
- houd de stad op afstand maar versterk de verbindingen;
- ga voor duurzaam;
- beleef en respecteer het water.

Het besluitgebied ligt in een veenweidegebied. In de omgevingsvisie worden hieraan verschillende waarden toegekend, te weten:

- open, groen, relatief stil en donker;
- oerhollands, grillig;
- bebouwing in linten;
- bloemrijk grasland, weidevogels;
- koeien in de wei, boerenland;
- fiets-, vaar- en schaatslandschap;
- waterrijk, meertjes, dijken.

Toetsing

Met het project wordt een paardenrijbak en de bebouwing van twee hooibergen ingeleverd ten behoeve van een kleine levensloopbestendige woning binnen een bestaande woonbestemming in het buitengebied in Waterland. De bouwmogelijkheden en intensieve vorm van grondgebruik binnen de bestemming nemen hiermee met 835 m2 af.
Binnen de geldende bestemming is in het projectgebied in onbeperkte aantallen bebouwing tot 5 meter hoogte en zijn lichtmasten tot een hoogte van 7 meter toegestaan. Met het project wordt in een bestaand bestemde woonomgeving een levensloopbestendige woning toegestaan op een afstand van tenminste 60 meter van de Rijperweg. De ligging is in het bestaande bebouwde zone in het lint en binnen een bestaand woonensemble.
Doordat de bouwmassa in het projectgebied substantieel afneemt, ontstaat er vanaf de openbare meer ruimte en zicht op het achterliggende poldergebied. Het project zorgt voor een verbetering van de landschappelijke beleving vanaf de openbare weg.

Vanwege de aard en kleinschalige omvang van het voorliggende plan zijn overige uitgangspunten en opgaven uit de omgevingsvisie niet van toepassing. Als onderdeel van de proceswijzer uit de omgevingsvisie is beoogde plan ook besproken met de omgeving. Geconcludeerd wordt dat het plan niet in strijd is met de gemeentelijke omgevingsvisie.

3.5.2 Woonvisie Waterland 2025

Om goed in te kunnen spelen op de veranderingen op de woningmarkt heeft Gemeente Waterland een woonvisie opgesteld. Bij de opstelling van deze woonvisie zijn de ambities zoals die in het coalitieakkoord zijn benoemd, meegenomen. Omdat de woningmarktsterk aan verandering onderhevig is heeft de gemeente Waterland heeft besloten om haar huidige woonvisie te actualiseren, rekening houdend met actuele regelgeving en gebaseerd op feitelijke en toekomstige ontwikkelingen op de woningmarkt.
Bij de opstelling van deze woonvisie zijn de ambities zoals die in het coalitieakkoord zijn benoemd, meegenomen. Bovendien zijn verschillende belanghebbende partijen zoals dorpsraden, woningcorporaties, huurders- en zorgorganisaties betrokken bij de totstandkoming van de visie.
Voor zover relevant voor het project, worden in de Woonvisie 2025 de volgende trends onderkend:

- De komende jaren vindt een toename plaats van het aantal 75-plussers. Tussen 2020 en 2040 verdubbelt het percentage 75-plussers bijna, van 9% naar 17% van het aantal inwoners. Gekeken naar huishoudens, zullen zij een nog groter aandeel vormen. Dit leidt tot een grotere behoefte aan gezondheidsvoorzieningen dichtbij huis, vanwege hun beperkte mobiliteit. Ouderen zullen langer zelfstandig blijven wonen, waardoor de vraag naar zorg aan huis verder zal toenemen. Dit is mede het gevolg van de ingezette bezuinigingen, de decentralisaties van de zorgtaken, de extramuralisering (afbouw intramurale woonvormen) en de beperkte verhuisgeneigdheid van ouderen.
- De woningvoorraad in de gemeente is gemiddeld van hoge kwaliteit. Toch is deze niet voldoende afgestemd op de toekomst. Zo vragen de duurzaamheidsambities van de gemeente aanpassingen van de woningvoorraad.
- De toename van het aantal senioren dat langer zelfstandig (moet) blijven wonen, in combinatie met het ontstaan van meer kleine huishoudens, vraagt om aanpassingen van de samenstelling van de woningvoorraad, die nu vooral uit eengezinswoningen bestaat (86%), en om het verbeteren van de toegankelijkheid van woningen.

Op basis van de opgaven en rekening houdend met bovenstaande randvoorwaarden, zijn de volgende drie speerpunten voor de woonvisie van Waterland gekozen:

- Aanpassen van de bestaande woningvoorraad;
- Toevoegen van nieuwe woningen;
- Zorgdragen voor langer zelfstandig wonen;

Voor toekomstige locaties gaat de voorkeur uit naar bouwen binnen bestaand bebouwd gebied (BBG).

Woningsplitsing
Ook door woningsplitsing kan in voorkomende gevallen een bescheiden bijdrage worden geleverd aan de wenselijkheid het aantal woningen te vergroten. Dat geldt met name in de kernen niet zijnde MRA-Landelijk gebied/Bijzonder Provinciaal Landschap. Indien onze bestemmingsplannen hiervoor drempels opwerpen, zullen wij bezien hoe deze kunnen worden geslecht.
De kernen Zuiderwoude, grootste deel van Watergang, Uitdam en het Buitengebied zitten op slot. Zelfs splitsing van woningen is hier door provinciaal beleid (omgevingsverordening NH2020) onmogelijk gemaakt. Wij zullen ons richting de provincie blijven inspannen dit ongedaan te maken.

Toetsing
De gemeente Waterland bezit zelf geen- tot onvoldoende grond om de kwalitatieve- en kwantitatieve woondoelstellingen te behalen waaraan het zich heeft gecommitteerd. Het project is van particuliere oorsprong en vindt plaats in Bestaand Bebouw Gebied. Bebouwing van deze gronden heeft volgens de gemeente de eerste prioriteit. Het project voegt daarnaast een levensloopbestendige woning toe waarin langer kan worden gewoond, doordat de woonsituatie geen reden vormt om met het vorderen der jaren naar bijvoorbeeld een verzorgingshuis te verhuizen. Het project maakt daarnaast een woning vrij waarnaar vraag bestaat. Wanneer de gemeente zich, zoals zij in de eigen Woonvisie aangeeft te doen, blijft inspannen voor woningsplitsing, kan de te verlaten woning op termijn worden ingezet voor de beoogde bescheiden bijdrage aan het behalen van het aantal te realiseren woningen. In de te verlaten woning is ruimte voor 2 tot 3 woningen in de sfeer van middelduur. Het project is geheel in overeenstemming met de Woonvisie 2025.

3.5.3 Beleid Parkeerbehoefte, laad- en losruimte gemeente Waterland
Op 21 december 2017 is het 'Beleid Parkeerbehoefte, laad- en losruimte gemeente Waterland' vastgesteld. Dit beleid functioneert als toetsingskader om vast te stellen of bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling sprake is van voldoende parkeergelegenheid. In dit beleid is aangegeven dat voor het bepalen van voldoende parkeergelegenheid gebruik wordt gemaakt van de cijfers van het CROW, het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. In aanvulling op de CROW-publicatie wordt in Waterland de gemiddelde parkeernorm gehanteerd.
In het bestemmingsplan 'Waterland - Parapluplan 2018' (op 7 juni 2018 door de gemeenteraad vastgesteld) is dit beleid ook vanuit planologisch oogpunt geborgd. In relatie tot het voorliggende plan wordt ook voor dit aspect verwezen naar paragraaf 3.5.8 van deze ruimtelijke onderbouwing. Het initiatief gaat uit van de realisatie van twee parkeerplekken op het eigen terrein.

3.5.4 Nota uiterlijk van bouwwerken Waterland
Waterland is beroemd vanwege het groene landschap met daarin de schilderachtige dorpen. Om hier zorgvuldig mee om te gaan en deze schoonheid te bewaren voor latere generaties

voert de gemeente welstandsbeleid. Tegelijk vragen de klimaatverandering en de benodigde energietransitie om aanpassing van de gebouwde omgeving.
Zonnepanelen, warmtepompen en isolatie zullen moeten zorgen voor verduurzaming van onze gebouwen, zonder te veel schade aan te richten aan ons erfgoed. Deze Nota uiterlijk van bouwwerken Waterland 2018 is nadrukkelijk een uitnodiging aan onze inwoners en andere initiatiefnemers om met de gemeente in gesprek te gaan over de manier waarop veranderingen aan bouwwerken of nieuwbouw passend zijn in Waterland. Het ontwerp van het initiatief is in nauw overleg met de gemeente Waterland tot stand gekomen en is daarmee in overeenstemming met de Nota.

3.5.5 Groenvisie Focus op groen 2020-2024

In de groenvisie staat op welke manier de gemeente Waterland zich inzet om groen in de openbare ruimte te onderhouden en te verbeteren. Groen zorgt voor waardevermeerdering op het gebied van economie, klimaat, natuur en de mens. De gemeente Waterland gelooft dat een groene openbare ruimte noodzakelijk is om prettig te leven en wil daarom de kwaliteit van de groene ruimte verder versterken voor bewoners en de natuur. Dit wil de gemeente bereiken door aantrekkelijke natuur te realiseren, goed onderhoud te plegen en bewoners te betrekken en maatregelen te nemen voor een klimaatbestendige toekomst.

Toetsing

Het projectgebied is in de visie niet aangeduid. Het betreft privéterrein. Er is daarom geen waarde aan openbaar groen toegekend. De ontwikkeling vindt geheel op eigen terrein plaats en gaat daarmee ook niet ten koste van niet gewaardeerd openbaar groen.

3.5.6 Erfgoedwet en Erfgoedverordening

Door ondertekening van het verdrag van Malta (1992) heeft Nederland zich verplicht om bij ruimtelijke planvorming nadrukkelijk rekening te houden met het niet-zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, te weten de archeologische waarden. In de Erfgoedwet is geregeld hoe met in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden moet worden omgegaan. Het streven is om deze belangen tijdig bij het plan te betrekken. Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast.
De Erfgoedwet bundelt sinds 1 juli 2016 bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Het beschermingsniveau zoals die in de oude wetten en regelingen golden blijven gehandhaafd.

Erfgoedverordening

De Erfgoed verordening van de gemeente Waterland geldt vanaf 31 mei 2013. Hierin zijn regels opgenomen voor gemeentelijke monumenten die voor Waterland van grote (bouw)historische betekenis zijn. Verder worden onderscheiden ‘Beeldbepalende panden’ en dat zijn panden die binnen de beschermde gezichten van Waterland zijn aangewezen vanwege hun belang in het historische straatbeeld van de binnenstad. De Erfgoedverordening kent hiervoor nadere regels die deze panden beschermen.

Toetsing
Het projectgebied en de bestaande ruimtelijke situatie heeft in de Erfgoedverordening geen specifieke status die met het initiatief wordt aangetast. Het project gaat niet uit van een ontwikkeling die invloed heeft op een monument.

Aardkundig waardevolle gebieden
Het projectgebied is in het bestemmingsplan als aardkundig waardevol gebied.

De voor 'Waarde - Aardkundig' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud, het herstel en de uitbouw van de aardkundige waarden.
Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend het dempen en/of graven van sloten en/of andere waterlopen en/of -partijen.
Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het verbod in die zin dat sloten en/of andere waterlopen en/of -partijen worden gedempt en/of gegraven, mits het om een zeer beperkte ingreep gaat die wordt uitgevoerd ten behoeve van een landbouwkundige noodzaak; geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de aardkundige waarden van het gebied.

Het verbod is niet van toepassing op werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden welke:
- het normale onderhoud en het normaal agrarisch gebruik betreffen;
- reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
- mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.

De omgevingsvergunning wordt slechts verleend mits hierdoor geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de aardkundige waarden.

Toetsing
Dit initiatief voorziet in de mogelijkheid om een woning te realiseren op de locatie waar nu verharding, bebouwing, beplanting en een paardenrijbak aanwezig en bestemd zijn. Voor de paardenrijbak is een vergunning verleend. In het volledige project heeft grondbewerking plaatsgevonden.
Er is met het project geen sprake van het dempen en/of graven van sloten en/of andere waterlopen en/of -partijen. Met het project worden de bestaande aardkundige waarden niet onevenredig aangetast.

3.5.7 Archeologie
De Nederlandse bodem zit vol met archeologische waarden. Met de ondertekening van het Europese verdrag van Valletta in 1992, een verdrag over behoud en beheer van het archeologische erfgoed, hebben de lidstaten zich tot doel gesteld het bodemarchief te beschermen. Met ingang van 1 september 2007 is het Verdrag van Valletta geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving door middel van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz), waardoor het verdrag een juridisch fundament kreeg. Deze wijzigingswet heeft onder meer wijzigingen aangebracht in de Monumentenwet

1988. De Monumentenwet is op 1 juli 2016 deels (met een overgangstermijn tot de Omgevingswet) vervangen door de Erfgoedwet. Deze wet handelt over het aanwijzen van te beschermen cultureel erfgoed. Naast de Monumentenwet vervangt de Erfgoedwet ook andere wetten zoals de Wet tot behoud van cultuurbezit. De Erfgoedwet kent een aantal nieuwe bepalingen. Het gaat om het vaststellen van een gemeentelijke erfgoedverordening en het bijhouden van een erfgoedregister. Ook dienen burgemeester en wethouders het voornemen om hun cultuurgoederen en verzamelingen te vervreemden bekend te maken. De Erfgoedwet bevat bovendien diverse veranderingen met lokale gevolgen, zoals de vervanging van de landelijke aanwijzing van beschermde stads- en dorpsgezichten door een rijksinstructie aan gemeenten. Onderdelen van de Monumentenwet 1988 die in 2024 naar de Omgevingswet overgaan, blijven van kracht tot die wet in werking treedt. De vuistregel voor de verdeling tussen de Erfgoedwet en de nieuwe Omgevingswet is:
Roerend cultureel erfgoed en de aanwijzing van rijksmonumenten staat in de Erfgoedwet;
De aanwijzing van ruimtelijk cultureel erfgoed (stads- en dorpsgezichten en cultuurlandschappen) en omgang met het cultureel erfgoed in de fysieke leefomgeving komt in de Omgevingswet.

De regeling voor archeologie is neergelegd in het bestemmingsplan Buitengebied Waterland 2013. Voor bouwwerken waarbij grondroerende werkzaamheden over een oppervlakte groter dan 500 m² en dieper dan 0,40 m onder het maaiveld plaatsvinden moet alvorens een omgevingsvergunning voor het bouwen wordt verleend, zijn aangetoond dat geen archeologische waarden aanwezig zijn.

Toetsing

Het project gaat uit van het realiseren van een woning met een oppervlakte van 106 m2. Er vinden geen bodemingrepen dieper dan 0,4 meter plaats. Daarbij komt dat het project wordt gerealiseerd in een gebied waarin de bodem is geroerd ten behoeve van de aanleg van infrastructuur, twee hooibergen en een vergunde paardrijbak. Het project is voor wat betreft archeologie uitvoerbaar.

3.5.8 Verkeer en parkeren

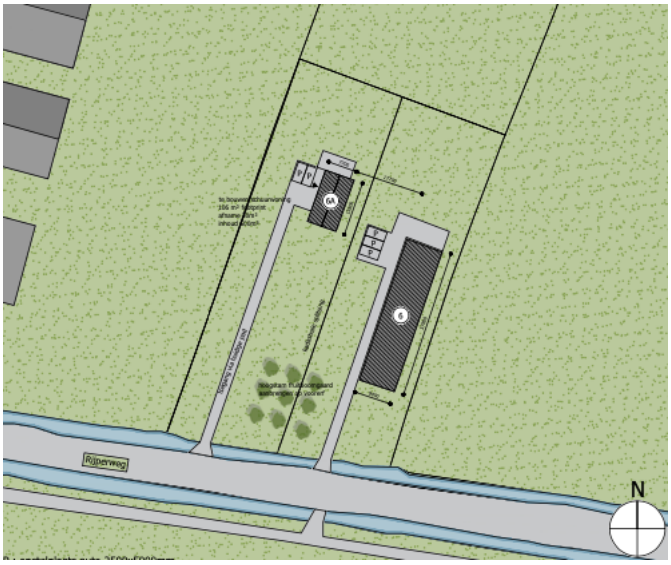
In het kader van de herontwikkeling moet gekeken worden wat de verkeersgeneratie is, wat de parkeerbehoefte is en hoe de ontsluiting geregeld wordt van de nieuwe functie om voldoende parkeerplaatsen te waarborgen en ongewenste verkeerssituaties tegen te gaan.

Parkeren

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte dient het Beleid 'Parkeerbehoefte, laad- en losruimte gemeente Waterland' in acht te worden genomen. Dit beleid verwijst naar de kencijfers van de CROW en geeft hierop enkele aanvullingen/voorwaarden voor de berekening.
Dit bestemmingsplan maakt de realisatie van een woning mogelijk. Worst-case is in dit geval de parkeerbehoefte bepaald voor het woningtype vrije sector duur vanaf € 351.000. De gemiddelde parkeernorm op basis van het CROW wordt gehanteerd voor koop, vrijstaand in het buitengebied. Dit betreft een gemiddelde parkeernorm van 2,4 per woning. Dit betekent dat in totaal 2 parkeerplaatsen op eigen terrein nodig zijn.

In voorliggend project worden de vereiste parkeerplaatsen op eigen terrein op de oprit zonder garage of carport gerealiseerd.

Voor parkeerplaatsen op eigen terrein geldt een omrekenfactor. Zo geldt voor een lange oprit zonder garage of carport dat 2 parkeerplaatsen in de parkeerberekening voor 1,2 parkeerplaatsen moeten worden meegeteld. Derhalve kan gemakkelijk voorzien worden in de parkeerbehoefte en wordt voldaan aan het parkeerbeleid van gemeente Waterland.



Figuur: locatie van de twee parkeerplaatsen

Verkeersgeneratie
De verkeersgeneratie als gevolg van de toevoeging van een woningen bedraagt 8,6 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag. De Rijperweg kan deze verkeersgeneratie binnen het bestaande wegprofiel goed opvangen. Er ontstaan geen ongewenste of onveilige verkeerssituaties als gevolg van dit bestemmingsplan.

Ontsluiting
Ontsluiting van de locatie geschiedt conform de huidige situatie via de Rijperweg en blijft daarmee ongewijzigd.

3.5.9 Duurzaamheid
Het bouwplan voor de woning waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd wordt beoordeeld aan de eisen die zijn gesteld in het Bouwbesluit.
Om energieneutraal te bouwen, worden gevel-, dak- en vloerisolatie toegepast, samen met zonnepanelen op het dak en de installatie van een warmtepomp. De compacte schuurwoning met een zadeldak, waarbij de dakvlakken oost en west zijn georiënteerd, optimaliseert de opbrengst van zonnepanelen.

3.6 Conclusie

Het rijksbeleid en provinciaal beleid vormen geen belemmering voor het project aan Rijperweg 6 in Uitdam.

4 OMGEVINGSASPECTEN

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de sectorale aspecten beschreven die voor dit project relevant zijn. De resultaten en conclusies van de onderzoeken zijn per aspect opgenomen in de betreffende paragraaf.

4.2 Milieueffectrapportage

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het omgevingsvergunning plan-m.e.r.-plichtig, project-m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Indien een activiteit onder de drempelwaarden blijft, dient alsnog een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden, waarbij onderzocht dient te worden of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen heeft voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten.
Per 16 mei 2017 is de regelgeving voor de MER en m.e.r.-beoordeling gewijzigd met daarin een nieuwe procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling.

- Voor de ontwerp-bestemmingsplanfase moet een m.e.r-beoordelingsbeslissing worden genomen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen.
- Voor elke aanvraag waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde komt moet de initiatiefnemer een aanmeldingsnotitie opstellen, waarbij ook mitigerende maatregelen mogen worden meegenomen. Het bevoegd gezag dient binnen zes weken na indienen een m.e.r.-beoordelingsbesluit af te geven. Een vormvrije m.e.r.-beoordelingsbeslissing hoeft echter niet gepubliceerd te worden.

Toetsing

Uit een recente uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ECLI:NL:RVS:2018:348, 31 januari 2018) blijkt dat het antwoord op de vraag of er sprake is van een (wijziging van een) stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit milieueffectrapportage afhangt van de concrete omstandigheden, waarbij onder meer aspecten als aard en omvang van de voorziene wijzigingen van de stedelijke ontwikkeling een rol spelen.

De bebouwde oppervlakte neemt bij het project vergeleken met de bestaande (planologische) niet toe. De gebruiksmogelijkheden blijven ten dienste van het bestemde wonen. Er is daarmee geen sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in categorie 11.2 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Uit toetsing aan het Besluit m.e.r. volgt dat het besluit tot vaststelling van voorliggend ruimtelijk plan valt onder mogelijkheid d. Dit betekent dat het Besluit milieueffectrapportage niet van toepassing is en dat er geen m.e.r.-(beoordelings)plicht geldt.

Desondanks zijn in het kader van dit project de belangrijkste milieuaspecten waaronder bodem, luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid en flora en fauna in beeld gebracht. Hieruit is niet gebleken dat er sprake is van een ontwikkeling die een forse invloed heeft op het milieu. Belangrijke milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. De huidige onderzoeken geven voldoende inzicht in de milieugevolgen om een gewogen besluit omtrent dit ruimtelijke plan te nemen. Het opstellen van een milieueffectrapportage zal geen verder inzicht verschaffen op de relevante milieuaspecten. De kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten zijn niet van dien aard dat er aanleiding bestaat tot het opstellen van een milieueffectrapportage.

4.3 Wegverkeerslawaai

Ten aanzien van geluidhinder is de Wet geluidhinder (Wgh) van kracht. Doel van deze wet is het terugdringen van hinder als gevolg van geluid en het voorkomen van een toename van geluidhinder in de toekomst.

Toetsing

Voor het project is geluidhinder als gevolg van wegverkeerslawaai van belang nu een geluidsgevoelig object in de vorm van een woning wordt gerealiseerd. De Rijperweg is hiervoor maatgevend. Er zijn geen andere relevante geluidsbronnen. Voor de Rijperweg geldt een maximale snelheid van 60 kilometer per uur. In de bestaande situatie is er sprake van een bestemde woning op een kortst toegestane afstand tot de weg van 20 meter. Dit is de bestaande afstand die voor de woning in acht moet worden genomen en waarachter overal in het project een woning mag worden gebouwd. Bestemming en situering zijn daarmee ruimtelijk aanvaardbaar bevonden. Het project ziet toe op de realisering van een nieuwe woning op een afstand van 60 meter vanaf de Rijperweg. Hiermee kan worden geconcludeerd dat de woning op grotere afstand voor wat betreft verkeersgeluid eveneens ruimtelijk aanvaardbaar is. Het project is voor wat betreft geluid uitvoerbaar.

4.4 Water en klimaat

Een belangrijk instrument om waterbelangen in ruimtelijke plannen te waarborgen is de watertoets, die sinds 1 november 2003 wettelijk is verankerd. Initiatiefnemers zijn verplicht in ruimtelijke plannen een beschrijving op te nemen van de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Het doel van de wettelijk verplichte watertoets is te garanderen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in het plan worden afgewogen. Deze waterhuishoudkundige doelstellingen betreffen zowel de waterkwantiteit (veiligheid, wateroverlast, tegengaan verdroging) als de waterkwaliteit (riolering, omgang met hemelwater, lozingen op oppervlaktewater).

De Europese Kaderrichtlijn Water (2003)

De Europese Kaderrichtlijn Water gaat er vanuit dat water geen gewone handelswaar is, maar een erfgoed dat moet worden beschermd en verdedigd. Het hoofddoel van de richtlijn is daarop gebaseerd. De Kaderrichtlijn Water geeft het kader voor de bescherming van landoppervlaktewater, overgangswater, kustwater en grondwater. Dat moet ertoe leiden dat: aquatische ecosystemen en gebieden die rechtstreeks afhankelijk zijn van deze

ecosystemen, voor verdere achteruitgang worden behoed; emissies worden verbeterd; duurzaam gebruik van water wordt bevorderd op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn; er wordt gezorgd voor een aanzienlijke vermindering van de verontreiniging van grondwater.

Vierde Nota Waterhuishouding (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1998)

De Vierde Nota Waterhuishouding geeft het kader voor het waterbeheer voor Nederland, nu en in de toekomst. De hoofddoelstelling is "een veilig en goed bewoonbaar land en het in stand houden / versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd". Om de veerkracht van de watersystemen te vergroten dient de waterconservering en buffering te worden bevorderd en de afwenteling van (water-) problemen op naastgelegen gebieden te worden beperkt.

Waterbeleid in de 21e eeuw (2000)

De hoge waterstanden in de rivieren in 1995 en 1996 en de klimaatscenario's waarin naast de zeespiegelstijging ook meer en heviger buien worden voorspeld hebben geleid tot vernieuwde aandacht voor water. Nederland is met zijn lage ligging en hoge verstedelijkingsgraad kwetsbaar voor wateroverlast en de veiligheid is in de toekomst in het geding. Maar ook door de drogere zomers is er het risico van watertekorten en verdroging. De commissie "Waterbeheer 21e eeuw" heeft in opdracht van de regering duidelijk gemaakt dat we anders moeten omgaan met water en ruimte. Ruimte die nu beschikbaar is voor de bescherming tegen overstromingen en wateroverlast moet ten minste behouden blijven. De aanwezige ruimte mag niet sluipenderwijs verloren gaan bij de uitvoering van nieuwe projecten voor infrastructuur, woningbouw, landbouw of bedrijventerreinen.

Waterbeheer 21e eeuw (WB21)

Het thema "water als ordenend principe" loopt als een rode draad door het gehele plan. Dit houdt in dat, voordat er beslissingen worden genomen op ruimtelijk gebied, er wordt bekeken welke gevolgen die hebben voor watersystemen. Dit waterplan valt onder het regime van de nieuwe waterwet (22 dec. 2009).

Watertoets

Het plangebied is gelegen het beheersgebied van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Het waterschap is verantwoordelijk voor de waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. In het kader van de watertoets is op 18 januari 2024 een eerste beoordeling uitgevoerd op www.watertoets.nl. De bevindingen hiervan zijn opgenomen in de bijlage.
Het plan heeft een beperkte invloed op het watersysteem en/of afvalwaterketen welke ondervangen kan worden met standaard maatregelen. Er vindt geen of slechts in zeer beperkte mate sprake is van een toename van bebouwing en/of verharding.
De toename van verharding in het plan heeft een beperkt effect op de waterhuishoudkundige situatie. Er zijn geen compenserende maatregelen nodig.
Het project is voor wat betreft water uitvoerbaar.

4.5 Bodem

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het projectgebied. Bij functiewijziging dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren).

Toetsing

In het kader van de geldende woonbestemming die voor het hele projectgebied geldt, is de bodem geschikt bevonden voor het voor wonen bestemde gebruik. Sindsdien hebben in het aangrenzende projectgebied geen activiteiten plaatsgevonden die de bodemkwaliteit hebben veranderd. Het project betreft het toestaan van hobbymatig gebruik bij het bestemde wonen. Er zijn beschouwd vanuit de bodemkwaliteit daarom geen belemmeringen voor het gevraagde hobbymatig gebruik.

4.6 Externe veiligheid

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

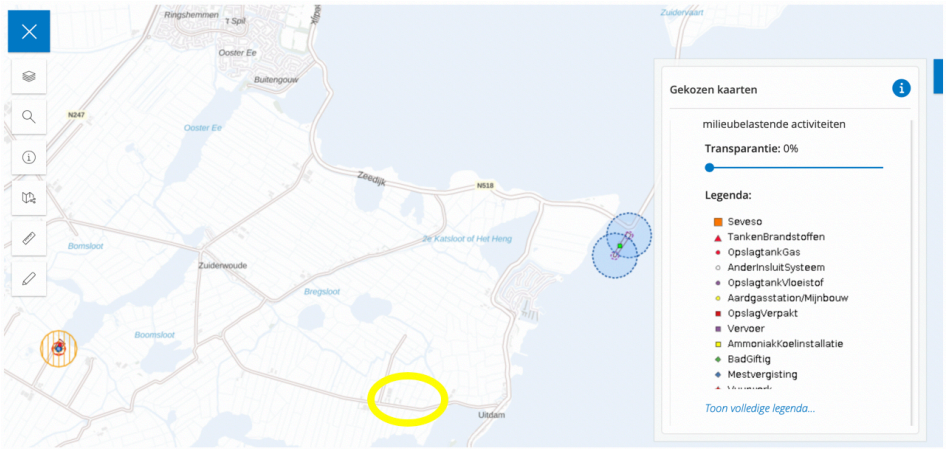
Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde wordt overschreden.

Risicovolle inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Op basis van het Bevi geldt voor het PR een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van 10^{-6} per jaar. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet aan deze normen worden voldaan, ongeacht of het een bestaande of nieuwe situatie betreft.
Het Bevi bevat geen norm voor het GR; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR in het invloedsgebied van de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR geldt daarbij als oriëntatiewaarde.

Vervoer van gevaarlijke stoffen
Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de regeling Basisnet in werking getreden. Het Bevt vormt de wet- en regelgeving, de concrete uitwerking volgt in het Basisnet. Het Basisnet beoogt voor de lange termijn (2020, met uitloop naar 2040) duidelijkheid te bieden over het maximale aantal transporten van, en de bijbehorende risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Het Basisnet is onderverdeeld in drie onderdelen: Basisnet Spoor, Basisnet Weg en Basisnet Water. Het Bevt en het bijbehorende Basisnet maakt bij het PR onderscheid in bestaande en nieuwe situaties. Voor bestaande situaties geldt een grenswaarde voor het PR van 10^{-6} per jaar. Voor nieuwe situaties geldt de 10^{-6} waarde als grenswaarde voor kwetsbare objecten en als richtwaarde bij beperkt kwetsbare objecten. In het Basisnet Weg en het Basisnet Water zijn veiligheidsafstanden (PR 10^{-6} contour) opgenomen vanaf het midden van de transportroute. Tevens worden in het Basisnet de plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes waarbinnen beperkingen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gelden. Het Basisnet vermeldt dat op een afstand van 200 meter vanaf de rand van het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Voor het groepsrisico geldt op grond van het Bevt slechts een oriënterende waarde en alleen in bepaalde gevallen is het doen van een verantwoording van een toename van het GR verplicht.

Toetsing
De atlasleefomgeving (www.atlasleefomgeving.nl) geeft inzicht in de aanwezige bronnen die relevant zijn ten aanzien van externe veiligheidsrisico's. In figuur hierna is een uitsnede weergegeven van de risicokaart ter hoogte van het plangebied.
Met de uitvoering van dit project worden geen nieuwe risicobronnen aan de omgeving toegevoegd die van invloed kunnen zijn op bestaande kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten. De afstand tot de windturbines van Windpark De Nes bedraagt 2 kilometer. De afstand tot de opslag voor propaan van ‘Bewonersvereniging De Geinhoeve’ Belmermeer 3, 1151ED Broek in Waterland, bedraagt 2,8 kilometer.



Figuur: Ligging projectgebied (gele cirkel) uit atlasleefomgeving

Het projectgebied bevindt zich hiermee niet binnen de invloedsgebied van inrichtingen of transportroutes. Het project is hiermee voor wat betreft externe veiligheid uitvoerbaar.

4.7 Bedrijven en milieuhinder

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de naastgelegen woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en de milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om de belangenafweging tussen bedrijvigheid en de nieuwe woning in voldoende mate mee te nemen, wordt in dit project gebruikgemaakt van de VNG publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In deze publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Voor elke bedrijfsactiviteit is de maximale richtafstand ten opzichte van milieugevoelige functies aangegeven op grond waarvan de categorie-indeling heeft plaatsgevonden. De richtafstanden gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof. De richtafstanden gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk/rustig buitengebied'. Voor het omgevingstype 'gemengd gebied' gelden kleinere afstanden. De richtafstanden gelden voor de aangegeven bedrijfsactiviteiten in het algemeen. Op basis van onderzoek naar de specifieke milieusituatie van een bedrijf kunnen kleinere aan te houden afstanden gerechtvaardigd zijn. Hiermee kan dan onderbouwd worden afgeweken van de richtafstanden indien de specifieke bedrijfsvoering van het betreffende bedrijf daar aanleiding toe geeft.

Toetsing

Het projectgebied betreft het toevoegen van een woning in een bestemd woongebied. De afstand tot de naastgelegen agrarische bestemming op Rijperweg 8 bedraagt, gemeten vanaf het bouwvlak, 45 meter. Op deze afstand mag in het projectgebied een woning worden gebouwd. Voor het overige zijn er op kortere afstanden geen bedrijven waarmee in het kader van deze beschouwing rekening moet worden gehouden.
Binnen de gehele bestemming Wonen mag een woning op een bestaande afstand tot de weg worden opgericht. Dit mag dus op een kortste afstand van 45 meter. Het project gaat uit van het realiseren van een woning op een afstand van 60 meter. Op basis van de VNG lijst wordt een afstand van 50 meter tot veehouderijen als richtlijn gehanteerd. Het project ligt hiermee niet in de invloedsfeer van bedrijven. Andersom breekt het project als bestaande woonbestemming ook niet in op bestaande bedrijven. Het aspect bedrijven- en milieuzonering vormt daarmee en rekening houdend met het gestelde in de beperkte verantwoording geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.8 Ecologie

Wet natuurbescherming
Met de Wnb zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming
Bescherming van natuurgebieden wordt gewaarborgd door de Wet natuurbescherming (Wnb) en de Wet Ruimtelijke Ordening (Wro). Natura 2000-gebieden worden beschermd door de Wnb en het Natuurnetwerk Nederland (NNN) wordt beschermd door de Wro.

Natura-2000 gebieden
De Minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn). De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)
Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

Soortenbescherming
In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:

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

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

kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen PS vrijstelling verlenen van dit verbod. De gronden voor verlening van ontheffing of vrijstelling zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Habitatrichtlijn.

Toetsing

Het projectgebied is gelegen in het buitengebied van Waterland en betreft een deels onbebouwd gebied dat dienst doet als paardenrijbak, tuin en onderhouden terrein met enkele kleine aangeplante deels uitheemse bosschages. Er zijn ook twee open hooibergen die zich in vervallen staat bevinden.



Figuur: onderhouden tuin



Figuur: onderhouden tuin ter plaatse van nieuwe woning



Figuur: open kapconstructie van de hooibergen

Het projectgebied is niet gelegen in een NNN gebied. Voor het project wordt een stuk regelmatig bemaaid grasland voor een deel bebouwd ten behoeve van de levensloopbestendige woning. Daarnaast worden de twee hooibergen gesloopt. Hooibergen en de tuin/paardenrijbak zijn geen geschikte locaties voor het huisvesten van beschermde soorten. Er worden uitheemse houtopstanden als conifeer verwijderd. Het project heeft hiermee geen gevolgen voor beschermde soorten. Het project is voor wat betreft de Wnb uitvoerbaar.

De zorgplicht (art 1.11 Wnb)
Voor alle soorten geldt een zorgplicht. Deze zorgplicht houdt in dat de initiatiefnemer passende maatregelen neemt om schade aan deze soorten te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het niet verontrusten of verstoren in de kwetsbare perioden zoals de winterslaap, de voortplantingstijd en de periode van afhankelijkheid van de jongen. De kwetsbare perioden zijn niet voor alle verschillende soortgroepen gelijk.
Indien vooraf bekend is dat werkzaamheden moeten worden uitgevoerd binnen de kwetsbare perioden van de betreffende soorten, is het zaak ervoor te zorgen dat het gebied tegen die tijd ongeschikt is als leefgebied voor die soorten.

4.9 Stikstof

In verband met stikstofdepositie is door Wennekers Architectenbureau een aeriusberekening uitgevoerd. Deze is als bijlage bij voorliggende onderbouwing gevoegd. Hieruit volgt dat het project voor wat betreft stikstof uitvoerbaar is.
Het project is in het kader van de Wet natuurbescherming, ten aanzien van de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, niet vergunningsplichtig.

4.10 Geur

De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) betreft een wet waarmee de nationale regels inzake geurhinder ten opzichte van de tot veehouderijen behorende dierenverblijven vastgesteld staan. De Wet geurhinder en veehouderij heeft tot doel het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van geurbelasting, onder andere als gevolg van emissies door bedrijven. Indirect heeft de Wgv ook consequenties voor de totstandkoming van geurgevoelige objecten en dus voor de ruimtelijke ordening, dit wordt 'omgekeerde werking' genoemd. Voor wat betreft geurhinder van veehouderijen betekent dit dat de volgende aspecten in ogenschouw moeten worden genomen:

a. Wordt er een onevenredige inbreuk gemaakt op de mogelijkheden voor bedrijfsontwikkeling van de nabij gelegen veehouderijen?
b. Is ter plaatse van het plangebied een goed woon- en verblijfklimaat gegarandeerd?

Toetsing

Het project betreft het realiseren van een woning en het beëindigen van het hobbymatig houden van paarden. Er is geen sprake van het toevoegen van een geurhinderveroorzakende activiteit. Onder paragraaf 4.8 is beargumenteerd dat er met het project in verband met geurproductie uit de omgeving voldoende afstand wordt aangehouden ten opzichte van de agrarische activiteit op Rijperweg 8.

4.11 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet Luchtkwaliteit in werking getreden. De Wet Luchtkwaliteit maakt onderdeel uit van de Wet Milieubeheer. Met de Wet Luchtkwaliteit en bijbehorende bepalingen en hulpmiddelen, wil de overheid zowel de verbetering van de luchtkwaliteit bewerkstelligen als ook de gewenste ontwikkelingen in ruimtelijke ordening doorgang laten vinden. De kern van de Wet Luchtkwaliteit bestaat uit de (Europese) luchtkwaliteitseisen. Verder bevat zij basisverplichtingen op grond van de richtlijnen, namelijk: plannen, maatregelen, het beoordelen van luchtkwaliteit, verslaglegging en rapportage.

Van belang bij de toetsing aan grenswaarden voor luchtkwaliteit is, of een project wel of niet 'in betekenende mate' bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof van belang. Als een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging kan dit project zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit worden uitgevoerd. In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Per 1 augustus 2009 geldt als NIBM 3% van de grenswaarde. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Toetsing

Het project betreft het toevoegen van een kleine woning. Op basis hiervan kan op voorhand worden aangenomen dat de ontwikkeling 'niet in betekenende mate' bijdraagt, aangezien van de ontwikkeling (ter plaatse) een beperkt extra verkeersbeweging van 8,6 per etmaal met zich meebrengt.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het projectgebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van risicokaart.nl
Uit beoordeling blijkt het volgende:

- Fijnstofconcentratie PM10: 14 µg/m3
- Fijnstofconcentratie PM2,5: 7 µg/m3
- Stikstofconcentratie NO2: 9 µg/m3

Er wordt aan de grenswaarden voldaan.

WHO-adviesnormen
Recent is gebleken dat NO2 en fijn stof schadelijker zijn dan gedacht. De WHO heeft daarom de advieswaarden voor zowel NO2, PM10 en PM2,5 recent verlaagd naar respectievelijk 10, 15 en 5 microgram per m3 . Hoewel naar verwachting de komende jaren de lucht een stuk schoner wordt, wordt nog geen van deze WHO-advieswaarden in de nabije toekomst gehaald. Er zijn echter geen wettelijke belemmeringen voor het realiseren van het project. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.12 Kabels en leidingen

Planologisch relevante leidingen en hoogspanningsverbindingen dienen te worden gewaarborgd. Tevens dient rond dergelijke leidingen rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke beperkingen gelden.

Binnen het projectgebied en in de directe omgeving zijn geen planologisch relevante buisleidingen, hoogspanningsverbindingen of straalpaden aanwezig. Het aspect kabels en leidingen staat de beoogde ontwikkeling dan ook niet in de weg.

5 UITVOERBAARHEID

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Dit project heeft betrekking op een particulier initiatief waarmee de gemeente geen directe financiële bemoeienis heeft. De gronden binnen het projectgebied zijn in eigendom bij initiatiefnemer. De kosten voor het bouwrijp maken van de kavel worden door de initiatiefnemer gedragen. Aangenomen wordt dat deze over voldoende financiële middelen beschikken om de ontwikkeling te kunnen realiseren.
De gemeentelijke kosten met betrekking tot de planologische procedure en daaraan verwante kosten worden verhaald via de legesverordening of de nota Grondbeleid. Met initiatiefnemer wordt een planschadeverhaalsovereenkomst afgesloten. Het is daarom niet nodig een exploitatieplan vast te stellen. Het plan wordt hiermee economisch uitvoerbaar geacht.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Overleg

Initiatiefnemer heeft direct aanwonenden de gelegenheid geboden om kennis te nemen van zijn plan en heeft deze waar dat werd gewenst met hen besproken.

Ter inzagelegging

Het ontwerpbesluit wordt voor een periode van 6 weken voor eenieder ter inzage gelegd. Hierna neemt het bevoegd gezag een besluit op de aanvraag. Tegen dit besluit staat beroep open bij de rechtbank.

Bijlagen

- Watertoets
- Stikstofonderzoek

Ontsluitingsweg door een natuurgebied, dat wil je toch niet!



Gevaarlijke berm: voor wie, wat en waarom?

Buurvrouw [redacted] en haar hond hebben puur geluk op dit moment. Voor hetzelfde geld was er een auto vanuit tegenovergestelde richting gekomen en had de bestuurder van de foto over de grastegels heen de blubber in moeten sturen. *En we kunnen het de automobilisten nauwelijks aanrekenen.* De beheerders HHNK en Wormerland, zijn dezer dagen intensief aan het overleggen over de grastegels, naar aanleiding van een handhavingsverzoek van een bewoner/ondernemer.

Bij de aanbieding van de petitie “Enge Wormer autoluw” hadden HHNK en Wormerland toegezegd de VBE te betrekken bij inrichting van deze weg.

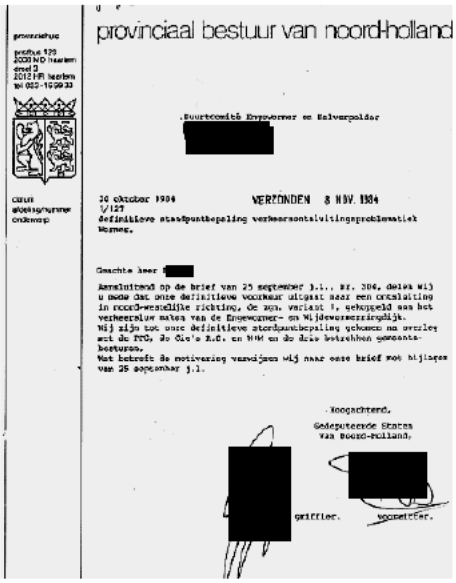
Als fietser weet je dat je midden op de weg moet rijden als een auto je tegemoet rijdt en je hoort een auto achter je komen, want die **moet** je voorbij, en om een frontale botsing te voorkomen word je gesneden en de grastegels ingedrukt. Auto’s, die 55 rijden om bv de in,- en uitritten op te zoeken, worden meteen ingehaald want de weg oogt als een autoweg, waar een wandelaar, fietser, ruiter, skater of schapenboer niets te zoeken heeft.

Op deze fietskaart twee prachtige, ongeschonden en unieke veenweidegebieden direct aan de Oostoever van de rivier de Zaan op zijn mooist bij de Adelaar: Natura2000 gebied Kalverpolder en Natuurcollectief Enge Wormer. Staatsbosbeheer en provincie Noord-Holland financieren en beheren de niet geringe biodiversiteit beschreven in: https://www.natuurkennis.nl/Uploaded_files/Publicaties/kruidenrijke-graslanden-enge-wormer-noord-holland-van-t-veer-2020.05bbac.pdf.



Precies tussen deze natuurgebieden in, loopt een prachtige dijkweg, die tweestraatnamen is toebedeeld: Zowel Engewormer (plaats Wormer) als Ringdijk (plaats Zaandam). Op deze fietskaart te zien als het witte weggetje.

Door het juiste inzicht in de Zaanse natuurontwikkeling heeft de Provincie zowel de Halerbroek of Kalverpolder als de Enge Wormer als vrijwel ongeschonden natuurgebieden weten te behouden. In 1984 zou de dijkweg Ringdijk/Engewormer precies tussen deze twee natuurgebieden in autoluw worden gemaakt. Jammer genoeg heeft dezelfde Provincie de afgelopen jaren drie bruggen grotendeels gefinancierd. De Bypass-Bartelsluisbrug, de ge-upgrade Tolbrug en de ge-upgrade Zaanbrug op dezelfde foute plek midden in het uitgaanscentrum van Wormerveer en Wormer.



provincie noordholland

provincie noordholland
postbus 123
2000 MD haarlem
[redacted]
2012 HR haarlem
tel 023-159933

provincie noordholland
ontvangstkamer
ontvangst

Buurtcomité Engewormer en Kalverpolder
[redacted]

30 oktober 1984 VERZONDEN 8 NOV. 1984
1/127
definitieve standpuntbepaling verkeersontsluitingsproblematiek Wormer.

Geachte heer [redacted]

Aansluitend op de brief van 25 september j.l., nr. 306, delen wij u mede dat onze definitieve voorkeur uitgaat naar een ontsluiting in noord-westelijke richting. De nov. variant 1, schetsveld aan het verheerolw maken van de Engewormer- en Wijdewormerringdijk.
Wij zijn tot onze definitieve standpuntbepaling gekomen na overleg met de PVD, de Dienst R.O. en W&W en de drie betrokken gemeentebesturen.
Wat betreft de motivering verwijzen wij naar onze brief van 25 september j.l.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

griffier. voorzitter.

En zo dreigt deze dijkweg midden in dit prachtige, haast ongeschonden natuurgebied aan de oostelijke Zaanoever pal achter de wereldwijd bekende Zaanse Schans een knelpunt te worden voor cultuurhistorie, natuurrecreatie en biodiversiteit. De als *Erftoegangsweg type 2* gekwalificeerde dijkweg krijgt nu veel sluipverkeer vanaf industriegebied Noorderveld/Molletjesveer naar de A7 (afslag Zaanse Schans/Zaandijk). De gemeten 3800 motorvoertuigen gemiddeld per dag zijn momenteel nog hoger doordat de auto's uit Wormer niet over de nieuwe Zaanbrug mogen. En binnenkort is de kans groot dat er nog meer sluitverkeer zal bijkomen vanwege onderhoud aan een viaduct bij Purmerend in de route A7 < >Hoorn.

Wij vragen de Provincie:

1e De gemeenten Wormerland en Zaanstad (Ringdijk is in Zaandam) er op wijzen dat de Ringdijk/Engewormer een Erftoegangsweg type 2 is, zoals voormalig Waterschap ‘de Waterlanden’ bepaalde.

2e Een telling te houden hoeveel auto’s van Molletjesveer < > A7 rijden door middel van slimme camera’s bij de Clausbrug en de Bartelsluisbrug ten tijde van gedeeltelijke afsluiting van A7 brug en Zaanbrug.

3e Faciliteren van gestructureerd overleg met vertegenwoordiging van: HHNK [redacted]), Wormerland ([redacted]),Provincie Noord-Holland, Dorpswerk, Vereniging Belangen Engewormer ([redacted]), Fietsersbond ([redacted]) om tot een adequate inrichting van Ringdijk/Engewormer èn Tolbrug te komen.

Dank u voor de aandacht.

Wij vragen de Provincie:

1e De gemeenten Wormerland en Zaanstad (Ringdijk is in Zaandam) er op wijzen dat de Ringdijk/Engewormer een Erftoegangsweg type 2 is, zoals voormalig Waterschap ‘de Waterlanden’ bepaalde.

2e Een telling te houden hoeveel auto’s van Molletjesveer < > A7 rijden door middel van foto’s bij de Clausbrug en de Bartelsluisbrug ten tijde van gedeeltelijke afsluiting van A7 brug en Zaanbrug.

3e Faciliteren van gestructureerd overleg met vertegenwoordiging van: HHNK, Provincie Noord-Holland (of ‘Dorpswerk’), VBE, Fietsersbond) om tot een adequate inrichting van Ringdijk/Engewormer èn Tolbrug te komen.




ENGEWORMER
94
KALVERRINGDIJK
Zaan
ENGEWORMER
Verfmolen
de Kat
2.3
Nederlandse
Museum van het
Uurwerk
4.6
RINGDIJK
WESTERDIJK
LEEGHWATERWEG
P+R
P
N515
2.8
1.8
73
Haaldersbroek
ALDI
8.3

provinciehuis

postbus 123
2000 MD haarlem
dreef 3
2012 HR haarlem
tel 023-16 99 33

provinciaal bestuur van noord-holland

.Buurtcomité Engewormer en Kalverpolder
[redacted]
Engewormer 22
1531 MV WORMER

datum 30 oktober 1984
afdeling/nummer 1/127
onderwerp definitieve standpuntbepaling verkeersontsluitingsproblematiek Worner.

VERZONDEN 8 NOV. 1984

Geachte heer [redacted],

Aansluitend op de brief van 25 september j.l., nr. 304, delen wij u mede dat onze definitieve voorkeur uitgaat naar een ontsluiting in noord-westelijke richting, de zgn. variant 1, gekoppeld aan het verkeersluw maken van de Engewormer- en Wijdewormerringdijk.
Wij zijn tot onze definitieve standpuntbepaling gekomen na overleg met de TVC, de Cie's R.O. en NHW en de drie betrokken gemeentebesturen.
Wat betreft de motivering verwijzen wij naar onze brief met bijlagen van 25 september j.l.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten
van Noord-Holland,

[redacted]

griffier. vogzeitter.





Soortenrijkdom in historische graslanden van de Enge Wormer





Natuurcollectief Enge Wormer ontvangt miljoenen subsidie van de Provincie om agrarisch gebied om te vormen tot natuurgebied








gevaarlijk
berm


60
gevaarlijke berm


40
Km / h
ERFTOEGANGSWEG TYPE II


TARIEF
DER BRUGGELDEN VAN DE BRUG
VAN HET WATERSCHAP de Enge Wormer.

Wij vragen de Provincie:

1e De gemeenten Wormerland en Zaanstad (Ringdijk is in Zaandam) er op wijzen dat de Ringdijk/Engewormer een Erftoegangsweg type 2 is, zoals voormalig Waterschap ‘de Waterlanden’ bepaalde.

2e Een telling te houden hoeveel auto’s van Molletjesveer < > A7 rijden door middel van foto’s bij de Clausbrug en de Bartelsluisbrug ten tijde van gedeeltelijke afsluiting van A7 brug en Zaanbrug.

3e Faciliteren van gestructureerd overleg met vertegenwoordiging van: HHNK, Provincie Noord-Holland (of ‘Dorpswerk’), VBE, Fietsersbond) om tot een adequate inrichting van Ringdijk/Engewormer èn Tolbrug te komen.



Provincie Noord-Holland

Agenda Commissie Ruimte

Datum	12-02-2024
Tijd	18:45 - 22:30
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	Marianne Poot
Toelichting	De vergadering vindt in hybride vorm plaats. De vergadering is openbaar en online live te volgen via https://noord-holland.stateninformatie.nl. De commissievergadering is toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan fysiek of digitaal. Inspreken kan bij de agendapunten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda), of tijdens het inspreekhalfuur op andere punten die vallen onder de beleidsterreinen van de commissie Ruimte. Voor het inspreken moet u zich aanmelden bij de Statengriffie. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (vrijdag 9 februari 2024) per mail commissieruimte@noord-holland.nl Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inspreekhalfuur zullen de agendapunten na punt 3 eerder beginnen.

0	**presentatie ROCOV (18:15 - 18:45 uur)**
1	**Opening en mededelingen**
2	**Inspreekhalfuur**
18:45	
3	**Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Strategische Agenda, Lijsten moties en toezeggingen**
4	**A-agenda Mobiliteit**
19:15	
4.a	**Actualisering integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031** Toelichting: Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031, dat in november 2023 door PS is vastgesteld, geeft inzicht in de geprogrammeerde vervangings- en verbeter- en uitbreidingsprojecten van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering. In verband met de voortgang vragen wij PS in te stemmen met de promotie naar de realisatiefase van een aantal investeringsprojecten en de bijbehorende kredietaanvragen en meerdere

kredietverhogingen op te nemen in de voordracht Eerste Begrotingswijziging 2023.

Behandelvoorstel:
Met elkaar en gedeputeerde de actualisering van het iMPI bespreken en PS over de voordracht adviseren. Deze zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 4 maart 2024.

5 A-agenda Algemeen

20:15

5.a Financiën: Eerste begrotingswijziging 2024

Toelichting:
In de provinciale begroting wijzen Provinciale Staten toe voor welke doelen de provincie haar beschikbare middelen inzet. Deze eerste begrotingswijziging omvat een bijstelling van de begroting 2024.

Behandelvoorstel:
Adviseren over de voordracht aan PS. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 4 maart 2024. In de commissie Ruimte worden die onderdelen besproken die relevant zijn voor deze commissie. Onderdeel van deze begrotingswijziging zijn een aantal kredietaanvragen vanuit de actualisatie van het integraal meerjarenprogramma infrastructuur (iMPI);
De commissie Bestuur adviseert over de begrotingswijziging vanuit de financiën algemeen.

6 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

7 B-Agenda Wonen

20:45

7.a Agenderingsverzoek CDA C- naar B-agenda CDA Monitor Woningbouw 2023

Toelichting indiener agenderingsverzoek: De Monitor Woningbouw wordt jaarlijks uitgevoerd om inzicht te krijgen in de Noord-Hollandse woningbouwproductie, de ontwikkeling van de plancapaciteit en de ontwikkelingen in de woningbehoefte.

De Woningbouwmonitor laat zien hoe de bouwplannen in Noord-Holland vorderen. De huidige stand van zaken is dat er een dalende woningbouwproductie is, wat leidt tot een hoger woningtekort voor de komende periode. De indiener wil deze monitor graag bespreken in de commissie en gezamenlijk kijken naar de pijnpunten, waarom de woningbouw

in Noord-Holland achterloopt en wat voor plannen Gedeputeerde Staten hebben om deze achterstand op te lossen.

Doel van agendering: Bespreken waarom we als provincie achter de feiten aan lopen met betrekking tot de woningbouw? Wat moet er gedaan worden om dit op te lossen? Wat doet Gedeputeerde Staten om de gestelde opgave wel te halen, en hoe neemt GS dit mee in overleg met regio's en gemeenten?

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en gedeputeerde in gesprek over deze monitor en de vraag of we op de juiste weg zitten als het gaat om woningbouw.

Dit agendapunt is doorgeschoven van 15 januari

8 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

9 B-agenda Mobiliteit

21:15

9.a Ontwikkelperspectief openbaar vervoer Noord-Holland Noord

Toelichting:
De concessie Noord-Holland Noord is van 2017 tot 2027 aanbesteed. Voor dit gebied verzorgt Connexxion het busvervoer en de ontwikkeling van het lijnennet. Al voor COVID19 stond de concessie onder druk qua reizigersontwikkelingen. In 2021 is daarom geconcludeerd dat het goed zou zijn om samen met alle partijen (Connexxion, NS, gemeenten en Provincie) te kijken naar mogelijkheden om de kwaliteit van het OV te verbeteren. Afgelopen twee jaar is samen gewerkt aan een ontwikkelperspectief voor het openbaar vervoer in het gebied. Hierin worden uitgangspunten en acties beschreven die de kwaliteit van het openbaar vervoerssysteem in Noord-Holland Noord moeten verbeteren.

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde het Ontwikkelperspectief Openbaar Vervoer Noord-Holland Noord bespreken.

9.b Agenderingsverzoek D66 C- naar B stand van zaken trajectstudie Zeeweg (B-agenda 12-02-2024)

Toelichting indiener agenderingsverzoek: Op de Zeeweg vanaf Overveen naar Bloemendaal aan Zee vinden, zoals gesteld in de brief, relatief veel ongevallen plaats. De uitvoering van maatregelen ter bevordering van de veiligheid vindt plaats vanaf 2028. In 2024 vinden geen grote veranderingen plaats wat

betekent dat de veiligheid op de weg ook nog niet verbetert.

Doel van agendering: De indiener wil in gesprek met de commissie en de gedeputeerde over welke maatregelen er op korte termijn genomen kunnen worden ter bevordering van de veiligheid op en rond de Zeeweg.

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en gedeputeerde in gesprek over deze brief.

9.c Afdoeningsvoorstel motie 142-2023 Deelmobiliteit in beleid

Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten door middel van een brief over diverse recente ontwikkelingen in het openbaar vervoer, zoals gratis OV voor kinderen. De provincie wil het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren, bijvoorbeeld met deze extra investering waarmee de bus voor kinderen gratis wordt. De andere onderwerpen zijn de stand van zaken Studenten OV-kaart, vervoerplannen 2024, de instroom van nieuwe buurtbussen in Noord-Holland Noord en de komende aanbesteding van de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord.

Behandelvoorstel:

Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 142-2023 Deelmobiliteit in beleid als afgedaan kan worden beschouwd.

9.d Afdoeningsvoorstel motie 180-2023 geen verdere afschaling OV

Toelichting: Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten door middel van een brief over diverse recente ontwikkelingen in het openbaar vervoer, zoals gratis OV voor kinderen. De provincie wil het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren, bijvoorbeeld met deze extra investering waarmee de bus voor kinderen gratis wordt. De andere onderwerpen zijn de stand van zaken Studenten OV-kaart, vervoerplannen 2024, de instroom van nieuwe buurtbussen in Noord-Holland Noord en de komende aanbesteding van de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord.

Behandelvoorstel:

Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 180-2023 geen verdere afschaling OV als afgedaan kan worden beschouwd.

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

12 **Sluiting**

13 **C-agenda Mobiliteit**

13.b **Mobiliteit: Samenwerkingsovereenkomst voor de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (C-agenda Ruimte 12-02-2024)**

n.v.t.

13.c **Mobiliteit: Brief update Verkeerveiligheid rondom N307 Woeste Hoogt (C-agenda cie Ruimte 12-01-2024)**

13.d **Mobiliteit: Storingen en calamiteiten bij bruggen en sluizen (C-agenda Ruimte 12-02-2024)**

De afgelopen maanden heeft de Leimuiderbrug meerdere keren in storing gestaan en zijn maatregelen genomen. De provincie is een provincie-breed onderzoek gestart naar het voorkomen van storingen bruggen, veerponten en sluizen. GS informeren PS over de actualiteit van de situatie en geven een doorkijk naar de maatregelen die de komende periode genomen gaan worden.

13.e **Mobiliteit: Uitvoeringsregeling subsidie verbetering toegankelijkheid bushaltes Noord-Holland 2024 (C-agenda Ruimte 12-02-2024)**

De provincie hecht grote waarde aan een toegankelijk openbaar vervoer, waardoor ook reizigers met een beperking gebruik kunnen maken van de bus. De provincie stelt in 2024 € 1.000.000,- beschikbaar aan gemeenten in Noord-Holland Noord om nieuwe toegankelijke bushaltes te realiseren. Vanaf juli 2024 veranderen in deze regio de routes van een aantal buslijnen en daarvoor zijn nieuwe bushaltes nodig. Met de subsidie kunnen ongeveer 20 nieuwe toegankelijke haltes worden gerealiseerd.

13.f **Energie/Mobiliteit: Energieroute Noord-Holland (C-agenda Leefomgeving -leidend- 15-02-2024 en Ruimte 12-02-2024)**

Rijk, provincie en gemeenten werken langs de A9-A5-A22 en noordelijke gedeelten van de A1 en A2 samen aan de Energieroute Noord-Holland. Dit project in het kader van het Rijks OER (Opwek Energie Rijksvastgoed) programma is bedoeld om de opwekking van hernieuwbare energie langs deze

wegen te realiseren. De provincie Noord-Holland gaat een samenwerkingsovereenkomst aan met de projectpartners voor de volgende fase van planvorming.

13.g **IPO BAC mobiliteit: BAC Agenda Bestuurlijke Adviescommissie Bereikbaarheid & Infrastructuur 1 feb (C-agenda cie Ruimte 12-02-2024)**

14 **C-agenda Wonen**

14.a **Wonen / Asiel: Afronding verkenning flexwoningen Balkweiterhoek (C-agenda Ruimte 12-02-2024)**

Om een bijdrage te leveren in de asiel- en wooncrisis heeft de provincie onderzocht of locatie Balkweiterhoek 76/76A in Zwaagdijk-West ingezet kon worden voor tijdelijke huisvesting voor spoedzoekers, waaronder statushouders. Na uitvoerig onderzoek en gesprekken met de gemeente en inwoners, zijn Gedeputeerde Staten tot de conclusie gekomen dat er geen draagvlak is bij de gemeente Medemblik en de inwoners van het dorp Zwaagdijk-West.

14.b **Wonen: Brief met plattegrond van bewoner over woningbouw Stompetoren West (C-agenda Ruimte 12-02-2024)**

14.c **Wonen: Voortgangsbericht Uitvoering Woonakkoord regio Zuid-Kennemerland/IJmond 2021-2025 (C-agenda Ruimte 12-02-2024)**

GS en de colleges van de gemeenten in de regio Zuid-Kennemerland/IJmond zijn met elkaar een woonakkoord aangegaan voor de periode 2021 t/m 2025. In dit woonakkoord staan afspraken over kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwprogrammering. Afgesproken is de afspraken uit het woonakkoord halverwege de looptijd op hoofdlijnen te evalueren. In de Uitvoeringsagenda is sprake van een aantal accentverschuivingen, waardoor het beter aansluit bij de veranderende regelgeving en actuele ontwikkelingen op de woningmarkt. Voorbeelden van dit soort ontwikkelingen zijn de grotere woningbouwopgave en de uitwerking van afspraken uit de woondeal MRA over betaalbaarheid op regionaal niveau.

14.d **Asiel: Bezwaarschrift Burgermeesterbesluit omwonenden crisisnoodopvang Schagen Oost (C-agenda Ruimte 12-02-2024)**

15 **C-agenda Ruimte**

15.a RO: Bericht inwoner over Stompetoren-West (C-agenda Ruimte 12-02-2024)

15.b RO: brief bewoner Woningbouw Stompetoren-West in gemeente Alkmaar (C-agenda Ruimte 12-02-2024)

15.c RO: brief Energie Samen Noord-Holland betreffende windpark Noorder IJ-plas (C-agenda Ruimte 12-02-2024)

15.d RO: Ontheffingsverzoek voor de bouw van drie woningen aan de Amsteldijk Zuid 105 te Amstelveen (C-agenda Ruimte 12-02-2024)

De gemeente Amstelveen heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 ingediend voor de realisatie van drie woningen aan de Amsteldijk Zuid 105 te Amstelveen. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing niet te verlenen.

15.e Ruimte/ wonen: Brief bewoners Situatie in Zwaagdijk-West & Uitnodiging bewonersavond 24-01 (C-agenda Ruimte 12-02-2024)

15.f Ruimte/ wonen: Brief Ontheffing bouwplan Broekermeerdijk 16 16A B en C in Watergang (c-agenda cie Ruimte 12-02-2024)

15.g Huisvesting statushouders: Toegezonden Zienswijzen tijdelijke crisisopvang Schagen-Oost door inwoner (C-agenda cie Ruimte 12-02-2024en cie Bestuur 15-02-2024)

16 C-agenda Algemeen

16.a MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 78 - 23 januari 2024 (C-agenda alle commissies 12-02-2024 en 15-02-2024)

Verslag concept

Commissie Ruimte

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

Aanwezig:

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

1 Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering om 19:10 uur en heet de aanwezigen en de insprekers welkom. Er zijn zes rondvragen aangemeld er zijn zeven aanmeldingen voor inspraak ontvangen.
Afwezig is: Gedeputeerde Rommel

2 Inspreekhalfuur

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer Rutten uit Santpoort-Zuid. De heer **Rutten** spreekt in namens de Stichting Samen Santpoort-Zuid over de voorgenomen bouw van een grootschalig AZC in Santpoort.

In mei 2023 werden inwoners van Santpoort-Zuid verrast door een krantenartikel over een spoedige raadsvergadering over de mogelijke bouw van een groot AZC in het dorp. De locaties werden als de enige kansrijke opties in de gemeente Velsen gepresenteerd, maar de inwoners waren niet geïnformeerd. Een groep bezorgde bewoners, niet tegen de opvang van vluchtelingen, maar voor een evenredige aanpak, vormde een comité en later een Stichting om de zaak te volgen en de bewoners te informeren. De gemeente Velsen wil bouwen in strijd met de eigen en de provinciale regels. Er zijn twee opties: voldoen aan de regels en voorwaarden of een ontheffing aanvragen, waarbij de democratie lijkt te worden uitgehold door politieke motieven en strategieën om de regels te omzeilen. De Stichting roept op tot kritisch toezicht van de Provinciale Staten op dit dossier.

De heer **Nijkamp** (BBB) informeert of er nog andere mogelijke locaties binnen de gemeente Velsen overwogen worden en vraagt naar de mate van betrokkenheid van de inwoners. De heer **Rutte** geeft aan dat de stichting constateert dat het een politieke keuze is van de gemeente Velsen en dat er veel tegenstrijdigheden zijn in de informatievoorziening door de gemeente. De stichting heeft meer dan tien alternatieve locaties buiten BPL-gebied vastgesteld.

De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt welke informatie de stichting heeft achterhaald via de WOO en of daarover een informatieavond heeft plaatsgevonden. Verder vraagt de heer Van den Berg zich af welke procedures niet gevolgd worden volgens de heer Rutten en de stichting. De heer **Rutten** geeft aan dat hij de gemeente heeft gevraagd om informatie te geven voor iedereen op hetzelfde moment. Er zijn inloopbijeenkomsten georganiseerd door de gemeente Velsen waarbij men informatie kon ophalen maar die opzet leidt tot versnipperde informatievoorziening volgens de heer Rutten. Het participatietraject dat de gemeente heeft opgezet voldoet niet aan de nieuwe omgevingswet en er zijn veel onduidelijkheden. Daardoor ontstaat er veel weerstand onder de inwoners.

Statenlid **Van der Waart** (GL) wil weten of er al eerder sprake is geweest van participatie of dat de gemeente daar nu pas mee begint. De heer **Rutten** stelt dat de participatie volgens de richtlijnen van de nieuwe omgevingswet moet plaatsvinden en dat de inloopavonden daar volgens hem en de stichting niet aan hebben voldaan.

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of een AZC van deze grootte wel in de alternatieve locaties past. De heer **Rutten** wijst erop dat de stichting het in beginsel niet eens is met de grootte, maar dat op basis daarvan wel is gezocht naar alternatieve locaties.

Mevrouw **Buit** (Christen Unie) wil weten welke alternatieve locaties er gevonden zijn. De heer **Rutten** geeft aan dat er onduidelijkheid bestaat over de aantallen die de gemeente aangeeft. Er is verschil tussen 300 units of 300 personen.

Mevrouw **Bouhlel** (SP) vraagt zich af of de alternatieve locaties door de gemeente zijn onderzocht en of er een reden is waarom de gemeente hier niet voor heeft gekozen. De heer **Rutten** geeft aan dat dat de gemeente Velzen niet gemotiveerd heeft aangegeven waarom er geen reële alternatieven zijn voor het bouwen in BPL.

Mevrouw **Berkvens** (D66) wil weten of de gemeente heeft gereageerd op de aangedragen locaties en of de provincie hierbij betrokken geweest. De heer **Rutten** antwoordt dat er overleg is geweest met de provincie. De stichting krijgt de indruk dat de gemeente niet geïnteresseerd is in de alternatieve locaties.

De **voorzitter** geeft het woord aan inspreker de heer De Haan. De heer **De Haan** spreekt in namens de fietsersbond Bergen over de mogelijkheden om fietspad Blijdensteinsweg door de duinen te behouden. De fietsersbond Bergen heeft de afgelopen drie jaar geprobeerd om het fietspad door de duinen bij Bergen en Schoorl te behouden. Het fietspad is belangrijk voor gezondheid, klimaat en recreatie. Ondanks de waarde van het pad, wil de provincie het opheffen met een grote omleiding die de kwaliteit van het hele fietsnetwerk aantast. Fietsersbond Bergen heeft acht mogelijke oplossingen voorgesteld, waaronder het voortzetten van het huidige beleid, het vastleggen van de zandverstuiving en het aanleggen van een fietstunnel of -brug. De provincie en natuurbeheerders hebben echter onaangename verrassingen veroorzaakt, zoals het aanvragen van subsidie voor het opbreken van het fietspad. Ondanks protesten van de Fietsersbond, lokale gemeenten en horeca, lijkt de provincie vast te houden aan het opheffen van het fietspad. Fietsersbond Bergen roept op tot behoud van het fietsnetwerk en vraagt de Statenleden om onafhankelijk onderzoek naar alle mogelijke oplossingen door een civieltechnisch bureau.
De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt wat de frustratie was van de gemeente Bergen in hun boze brief. De heer **De Haan** legt uit dat de gemeente Bergen van mening is dat zij het bevoegd gezag hebben omdat het gaat om een fietspad in hun gemeente. De gemeente Bergen is niet geïnformeerd over de opheffing van het fietspad en is niet op de hoogte van onderzoek naar de eventuele alternatieven.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) wil weten hoe groot de omleiding wordt en of stuifduinen de oorzaak zijn van het verdwijnen van de andere fietspaden en is de heer De Haan als burger betrokken bij het nieuwe plan van de provincie? De heer **De Haan** geeft aan dat de omleiding die de natuurbeheerders hebben voorgesteld twee kilometer naar het oosten loopt en dat daarmee de westelijke fietsroute verloren gaat. Natuurbeheerders hebben zes fietspaden benoemd die op de nominatie staan om opgeheven te worden, welke fietspaden dit zijn en wat het motief daarvoor is, is de heer De Haan onbekend. De fietsersbond heeft geen inspraak gehad bij de opheffing en omleiding, bovendien is het onafhankelijke rapport over het onderzoek niet vrijgegeven.
Statenlid **Freeman** (GL) vraagt wat naar de mening van de fietsersbond Bergen de kortst mogelijke omleiding is en wat de kosten daarvan zijn. De heer **De Haan** legt uit dat de kortste omleiding tweehonderd meter beslaat maar benadrukt dat de zuidpunt zandvrij moet blijven in de komende dertig jaar. Hij wijst erop dat er geen duidelijkheid is over de kosten van deze omleiding.

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw **In ’t Hout**, inwoner van Zandvoort. Zij spreekt in over herten op de Zeeweg. Op de Zeeweg staan matrixborden die waarschuwen tegen herten. Mevrouw In ’t Hout pleit voor het plaatsen van een hek, zij is van mening dat dit een betere oplossing is dan een snelheidsaanpassing. Ook met een verminderde snelheid is de kans op ongevallen met letsel voor mens en dier aanzienlijk. Een hek voorkomt dat de herten op de weg kunnen komen.
De heer **De Moel** (PVV) wijst erop dat bij de rotonde naast het pannenkoekenhuis geen hek geplaatst kan worden omdat dat grenst aan bosgebied. Mevrouw **In ‘t Hout** geeft aan dat zij doelt op het stuk van de Zeeweg waar 80 kilometer gereden wordt. De heer De Moel wijst erop aan dat de gemeente Bloemendaal en de provincie over het probleem in gesprek zijn.

De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt of het niet beter is als er zowel een hek geplaatst wordt als een snelheidsaanpassing ingevoerd wordt. Wat is de reden dat er op de plek bij het pannenkoekenhuis geen hek kan worden geplaatst? Mevrouw **In 't Hout** is vooral een voorstander van een hek en ook is een snelheidsaanpassing niet gewenst door inwoners van Zandvoort.
De heer **De Moel** (PVV) wijst erop dat er een herindeling van de Zeeweg op de planning staat en dat iedereen daarvoor ideeën mag aandragen.
Statenlid **Freeman** (GL) vraagt of mevrouw In 't Hout hetzelfde betoog ook heeft gehouden bij de gemeenteraad van Zandvoort en wat hun reactie was. Mevrouw **In 't Hout** zegt dat zij dit nog niet gedaan heeft.
Mevrouw **Vroom** (D66) wijst erop dat dit onderwerp voor 12 februari op de agenda van de commissie Ruimte staat op verzoek van D66.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer Liefting, hij spreekt in namens de dorpsraad van Stompe Toren. De heer Liefting is voorzitter van de dorpsraad Stompetoren en hij benadrukt de inzet voor het leefbaar en vitaal houden van het dorp dat deel uitmaakt van de gemeente Alkmaar. In de afgelopen acht jaar zijn in Stompetoren nieuwe voorzieningen gerealiseerd, zoals een sportcomplex, brede school en dorpshart met woningen, supermarkt en horecagebouw. Het dorp is levendig, vooral onder jongeren en er is behoefte aan diverse woningtypes voor groei. Stompetoren-West biedt kansen voor uitbreiding en verbetering van de omgeving. De dorpsraad streeft naar behoud van het dorpskarakter en hoopt dat toekomstige woningen voornamelijk aan de lokale bevolking kunnen worden toegewezen gezien het tekort aan woonruimte en het belang van dit aspect voor de leefbaarheid en vitaliteit van Stompetoren.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **Postma** die inspreekt namens gemeenteraad Alkmaar. De gemeenteraad van Alkmaar pleit nogmaals om de woningbouw in Stompetoren-West mogelijk te maken. Tot deze woningbouw is al besloten door de voormalige gemeente Schermer. Na de fusie heeft de gemeente Alkmaar in 2017 unaniem een amendement aangenomen om gefaseerd vierhonderd tot vijfhonderd woningen te bouwen. De tekst van het amendement is opgenomen in de omgevingsvisie Alkmaar 2040 die ook door de provincie is omarmd. Het moet voorkomen worden dat voorzieningen in het dorp onder druk komen te staan door vergrijzing. Jongeren die zijn opgegroeid in Stompetoren hebben belangstelling om in deze omgeving te blijven wonen. Woningbouw bevordert de doorstroom en tevens dient er voorzien te worden in sociale woningbouw. De heer Postma vraagt zich af waar de vertraging door wordt veroorzaakt. Wat heeft de provincie nodig om de woningbouw te realiseren en op de bestuurlijke agenda te plaatsen?

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw **Walter**, zij spreekt in namens Kennemer Wonen. Kennemer Wonen is een wooncorporatie met een werkgebied in Alkmaar, Bergen, Heiloo, Castricum en Dijk en Waard. De woningnood is groot en het is daarom van essentieel belang dat we er samen de schouders onder zetten. In de regio zijn ruim 19.000 woningzoekenden. Nieuwbouw is cruciaal om de verhuisketen op gang te brengen. Kennemer Wonen ziet mogelijkheden voor woningbouw in Stompetoren-West. Daarbij wordt gestreefd naar betaalbare huisvesting en sterke kernen via de as van duurzaamheid ten behoeve van betaalbaarheid, volksgezondheid en

leefbaarheid. Stompetoren-West heeft een belangrijke centrumfunctie voor de omliggende dorpen. Volgens Kennemer Wonen is woningbouw met zorgvuldige landschappelijke inpassing mogelijk met behoud van de natuurwaarde van het gebied.

De heer **Heijnen** (CDA) informeert of de raadsleden gesprekken hebben gehad met de provincie en heeft u de indruk of de Provincie de bouw in Stompetoren tegenwerkt. Mevrouw **Bolte** beantwoordt de vragen van de commissie namens de insprekers en geeft aan dat de wethouder van Alkmaar regelmatig contact heeft gehad met de provincie. In het fusiedocument van 2014 wordt de bouw van de woningen genoemd en dit is tevens goedgekeurd door de Tweede Kamer. Door de komst van het BPL in 2020 wordt kennelijk genuanceerder gedacht over woningbouw. Stompetoren-West is een agrarisch productiegebied en is geschikt voor woningbouw. Landelijk is ook een kentering te zien ten opzichte van boerenbedrijven.
De heer **Heijnen** (CDA) vraagt of de nieuwe coalitie in Noord-Holland nog steeds het gevoel heeft dat de provincie dwarsligt? Mevrouw **Bolte** bevestigt dit.
De heer **Nijkamp** (BBB) vraagt zich af waarom er nooit woningbouw niet in gang is gezet voor de invoering van BPL in 2020. Is er al met de nieuwe coalitie gesproken? Mevrouw **Bolte** geeft aan dat de gemeente Schermer in 2015 is gefuseerd is met de gemeente Alkmaar. Het is onbekend waardoor de vertraging veroorzaakt wordt. Mevrouw **Bolte** wijst erop dat de wethouder van de gemeente Alkmaar contact heeft gezocht met de provincie.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt hoe de bouw van vijfhonderd woningen wordt gefaseerd in de tijd. Zij wil graag weten of het versterken van de natuur onderdeel kan worden van het project.
Mevrouw **Bolte** geeft aan dat het gefaseerd bouwen in een tijdsbestek van vijftien tot twintig jaar zal plaatsvinden om een groeistuip in Stompetoren te voorkomen.
Mevrouw **Walter** zegt dat recentelijk in opdracht van de gemeente Alkmaar een onderzoek is uitgevoerd door bureau Ruimtemeesters over natuurinclusief bouwen.
Mevrouw **De Boer** (PvdA) wil weten wat het antwoord was op het verzoek van de wethouder van de gemeente Alkmaar. De **voorzitter** geeft aan dat de gedeputeerde hierover aan het einde van de vragenronde nog iets kan zeggen.
Statenlid **Freeman** (GL) vraagt of er elders in de gemeente voldoende ruimte is om het gewenste aantal woningen te bouwen en of dit is besproken met de wethouder. Volgens mevrouw **Bolte** gaat het hier om het gebied van Stompetoren en niet om binnenstedelijk bouwen in Alkmaar. Uit de gesprekken tussen wethouder en gedeputeerde blijkt dat er politieke keuzes zijn gemaakt.
De heer **Kes** (SP) vraagt of de reactie die de provincie aan het college van Alkmaar heeft gegeven, doorgestuurd kan worden aan de Statenleden. Mevrouw **Bolte** wijst erop dat de heer Kes dit ook aan de gedeputeerde kan vragen. De indruk van de gemeente Alkmaar is dat sinds het BPL is aangenomen, de goedkeuring ergens in het proces blijft hangen.
De heer **Van Gilse** (VVD) wil graag weten of er een bescherming op het gebied rust en of daartegen door de gemeente verweer is gevoerd. Mevrouw **Bolte** wijst er op dat het document is goedgekeurd in Provinciale Staten en ook in de Tweede Kamer.
De heer **Van de Berg** (JA21) constateert dat een forse inhaalslag gedaan moet worden wat betreft de woningbouw en vraagt of de gedeputeerde ook heeft gesproken met de gemeente Alkmaar.

Mevrouw **Bolte** bevestigt dit en nodigt de gedeputeerde en de statenleden uit om te komen kijken in Stompetoren-West.

De heer **Kes** (SP) concludeert dat het overleg met de gedeputeerde nog niet heeft plaatsgevonden in deze coalitieperiode en vraagt de gedeputeerde om verheldering over waar dit vraagstuk zich momenteel in het proces bevindt.

De **voorzitter** stelt voor om gedeputeerde Beemsterboer voorafgaand aan de rondvraag bij punt 8, de gelegenheid te geven om te reageren.

De heer **Van den Berg** (JA21) doet een voorstel van orde en stelt voor om de rondvraag te verplaatsen en direct aansluitend aan het inspreekhalfuur te laten plaatsvinden.

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

Het ordevoorstel van de heer **Van den Berg** om de rondvraag aan gedeputeerde Beemsterboer naar voren te halen, heeft de instemming van de vergadering. De rest van de agenda wordt zonder wijzigingen vastgesteld. Het verslag wordt zonder wijzigingen vastgesteld. De lijst met moties en toezeggingen wordt vastgesteld. De strategische agenda voor komende periode wordt ook vastgesteld.

Ingevoegd agendapunt 8:

8 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

De voorzitter geeft het woord aan gedeputeerde Beemsterboer. Gedeputeerde **Beemsterboer** meldt dat hij gesprekken heeft gehad met verschillende wethouders van de gemeente Alkmaar over het dossier Stompetoren-West. De wethouder van de gemeente Alkmaar heeft de gedeputeerde uitgenodigd om te komen kijken en geïnteresseerde statenleden zijn ook uitgenodigd. Volgens de omgevingsverordening is bouwen op deze locatie helaas niet mogelijk. De omgevingsverordening is onderwerp van herziening onder de naam ‘document meer ruimte voor woningbouw’ en deze is naar verwachting per 1 januari 2025 effectief.

De heer **Kes** (SP) vraagt een toezegging van de gedeputeerde dat hij door middel van een informatiedocument de commissie op de hoogte brengt als hij tot een conclusie is gekomen op dit dossier en vraagt de gedeputeerde hier ook de gemeente Alkmaar over te informeren.

Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan dat hij niet vooruit kan lopen op de definitieve herziening van de omgevingsverordening maar benadrukt dat de gesprekken hierover wel plaatsvinden. De gedeputeerde zegt toe dat zodra hij een conclusie heeft, hij deze zal delen met de commissie Ruimte en de gemeente Alkmaar.

De heer **Faassen** (50PLUS) krijgt indruk dat besluitvormingsproces al is afgerond en dat daarna pas de omgevingsverordening is vastgesteld. Het besluitvormingsproces is daarmee van toepassing en niet de omgevingsverordening.

De heer **Heijnen** (CDA) vraagt wat de volgorde is, het verzoek van de gemeente en dan de omgevingsverordening of andersom?

Gedeputeerde **Beemsterboer** legt uit dat het proces al heel lang in voorbereiding was. In dit geval gaat het om de algemene herziening van de omgevingsverordening die ziet op de afspraken in het coalitieakkoord om meer woningbouw toe te staan aan de randen van dorpen en kernen. De

nieuwe kaders zijn onderdeel van nieuwe omgevingsverordening die voor de zomer door Provinciale Staten ter inzage zal worden gelegd om vastgesteld te worden in november, zodat deze in januari 2025 actief kan worden.
Statenlid **Freeman** (GL) vraagt in hoeverre de genoemde herziening past binnen de huidige afspraken van het coalitieakkoord.
Gedeputeerde **Beemsterboer** voert daarover op dit moment gesprekken en in maart zal een discussie plaatsvinden met Provinciale Staten over dit dossier.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **Nijkamp** (BBB) met een vraag over het woningbouwbeleid. De heer Nijkamp signaleert dat bewoners van diverse gemeenten vastlopen bij de aanvraag voor het bouwen van mantelzorgwoningen, seniorenwoningen en duo-woningen. Deze afwijzingen worden door de gemeenten gebaseerd op interpretatie van het provinciaal ruimtelijk beleid zoals BPL en NNN. Het coalitieakkoord heeft juist meer ruimte willen geven aan het bouwen aan randen van kernen en de bouw van woningen voor sociale groepen zoals mantelzorgwoningen. BBB vraagt zich af de signalen juist zijn en heeft de volgende vragen voor gedeputeerde Beemsterboer:

- Zijn Gedeputeerde Staten ervan op de hoogte dat gemeenten projecten in BPL afwijzen op basis van provinciaal beleid?
- Wordt de provincie betrokken bij dergelijke afwijzingen?
- Hoe gaat Gedeputeerde Staten in dit soort gevallen om met de ruimere mogelijkheden in het coalitieakkoord?
- Wat doet Gedeputeerde Staten om woningen die ook een zorgvraag beantwoorden mogelijk te maken? Denk hierbij aan mantelzorgwoningen, seniorenwoningen en duo-woningen.
- Zijn Gedeputeerde Staten bereid om met gemeenten in gesprek te gaan over snellere realisatie van mantelzorgwoningen, seniorenwoningen en duo-woningen?

Wij begrijpen dat mantelzorgwoningen conform het besluit Bor niet gezien worden als een extra woning. Is het dan correct dat gemeenten zelfs mantelzorgwoningen afwijzen op basis van interpretatie van provinciaal beleid?

Gedeputeerde **Beemsterboer** bevestigt de signalen dat er afwijzingen zijn door gemeenten op basis van provinciaal beleid en ontvangt graag bewijzen met specifieke casuïstiek waarbij er twijfel is over de juiste uitvoering van provinciaal beleid. De provincie hoeft de gemeente niet te betrekken bij een afwijzing op basis van provinciaal beleid. De ruimere mogelijkheden in het coalitieakkoord worden verwerkt in een voorstel voor herziening van de omgevingsverordening. Er worden in de woonakkoorden geen specifieke afspraken gemaakt over mantelzorgwoningen en duo-woningen maar in algemene zin wordt wel gesproken met de regio's over wonen en zorg. De gedeputeerde is niet bekend met het afwijzen van mantelzorgwoningen op casusniveau. Deze woningen zijn in principe vergunningsvrij maar in een aantal gevallen moet er wel een vergunning aangevraagd worden op basis van locatie en grootte van de woning.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **Van den Berg** (JA21). De heer Van den Berg wijst erop dat het onderzoeken van de mogelijkheid tot het huisvesten van statushouders en spoedzoekers in de Balkweiterhoek in Zwaagdijk-West inmiddels een uitgebreide voorgeschiedenis heeft. Tijdens een eerdere vergadering op 11 september 2023 heeft gedeputeerde Beemsterboer toezeggingen gedaan dat hij het vertrouwen met de inwoners van Zwaagdijk-West zou herstellen. Na voorbarige uitspraken van de gedeputeerde richting de dorpsraad zou er op korte termijn een ontmoeting georganiseerd worden tussen gedeputeerde Beemsterboer en de dorpsraad. De ontwikkelingen rond deze toezegging baren JA21, CDA en PVV echter zorgen. De geannuleerde afspraken en de schijnbare terughoudendheid in het opnieuw inplannen van deze afspraak zorgen voor frustratie bij de dorpsraad. De heer **Van den Berg** heeft de volgende vragen voor gedeputeerde Beemsterboer:

- Is het waar dat Gedeputeerde Beemsterboer een eerder gemaakte afspraak met de Dorpsraad van Zwaagdijk-West heeft geannuleerd? Zo ja, wat is hiervoor de reden?
- Waar blijft de nieuwe afspraak met de Dorpsraad? Het uitblijven van deze afspraak veroorzaakt onrust onder de inwoners en de Dorpsraad, zoals vermeld in de brief van 09-01-2024. Wat is de verklaring hiervoor?
- Is Gedeputeerde Beemsterboer van plan de informatieavond van de Dorpsraad op 24 januari 2024 bij te wonen, of wordt deze kans op een gesprek niet aangegrepen? Indien hij wel aanwezig zal zijn, wordt er dan een persoonlijk gesprek gepland (tussen de Gedeputeerde en de Dorpsraad) vóórafgaand aan deze avond? Zo niet, hoe wil de Gedeputeerde werken aan het herstel van vertrouwen?

Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan dat de afgezegde vergadering samenhing met de toezeggingen die hij heeft gedaan in de commissie Ruimte en dat er gesproken zou worden met zowel de gemeente als de dorpsraad. De dorpsraad heeft de gedeputeerde uitgenodigd voor een dorpsraad-avond, maar omdat het gesprek met de gemeente nog niet had plaatsgevonden is deze afspraak afgezegd met de toezegging dat de gedeputeerde daar op een later moment op terug zou komen. Het gesprek met de gemeente zal eerst worden teruggekoppeld met Gedeputeerde Staten. De gedeputeerde is voornemens om op 24 januari de informatieavond van de dorpsraad bij te wonen en voorafgaand daaraan te spreken met de dorpsraad.

De heer **Van den Berg** concludeert dat gedeputeerde een toezegging doet dat het gesprek met de dorpsraad gaat plaatsvinden en vraagt naar de reden van de aanwezigheid van de Commissaris van de Koning bij het overleg met de gemeente en wat er besproken is.

Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan dat hij op 24 januari voorafgaand aan de informatieavond het gesprek met de dorpsraad wil voeren. De Commissaris van de Koning was aanwezig bij het overleg omdat het een bijeenkomst was van het college van de gemeente en het college van de provincie. Het gesprek behandelde het bredere vraagstuk van huisvestingslocaties voor asielzoekers en statushouders en was niet uitsluitend gericht op Zwaagdijk-West.

4 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)
Geen aanmeldingen

5 B-agenda Mobiliteit

5.a Ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoud

Samen met onder meer de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Haarlemmermeer werkt de provincie Noord-Holland aan de HOV-verbinding tussen Lisse en Nieuw-Vennep. Dit is onderdeel van de hoogwaardig openbaar vervoerverbinding (HOV) Noordwijk-Schiphol. In overleg met de omgeving is een ontwerp van de HOV-verbinding gemaakt. Om dit ontwerp planologisch mogelijk te maken is een Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) opgesteld. Tot en met 16 februari 2024 kunnen belanghebbenden en geïnteresseerden een zienswijze indienen.
Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde het Ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoud bespreken.

De heer **Heijnen** (CDA) wil weten wat de doorlooptijd van dit project is. Statenlid **Freeman** (GL) merkt op dat het Zuid-Hollandse deel van de busbaan veel bochten bevat en vraagt of dit stuk van het tracé wel voldoet aan de eisen van HOV.
Mevrouw **De Boer** (PvdA) vraagt of er rekening is gehouden met de nieuwe woonwijk in Lisse waar deze buslijn eindigt.
Mevrouw **Buit** (CU) informeert of er door de komst van de nieuwe HOV-verbinding andere routes veranderen of uitvallen.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) zegt dat in het stuk wordt gesproken over een vervolgprocedure voor extra onderzoek naar stikstof, verwerving van gronden en complexiteit van de brug. Zij wil weten wat de complexiteit van de brug zo complex maakt en of de meerkosten van het plan zijn meegenomen in de begroting. Op de afbeelding in het stuk is te zien dat de busbaan door weilanden heenloopt, worden deze percelen onteigend en zijn er voorzieningen getroffen voor de eigenaren die het tracé moeten oversteken om op het andere deel van hun land te komen?
De heer **Kes** (SP) geeft zijn zorg aan over het vervallen of veranderen van de andere buslijnen door de komst van de HOV-verbinding en de hoeveelheid bereikbare haltes op het tracé.
De heer **Faassen** (50PLUS) wil weten of er een akoestisch onderzoek is gedaan naar de maximum snelheid om binnen de grenswaarden te vallen.
De heer **Van den Berg** (JA21) wil weten hoeveel eigenaren worden benadeeld en wat de kosten van onteigening zijn.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Olthof** voor de beantwoording van de vragen. De gedeputeerde legt uit dat er nog een aantal zaken loopt, waaronder de onteigening van de skeelerbaan. Het is mogelijk het PIP vast te stellen terwijl tegelijkertijd de onteigeningsprocedures in gang worden gezet. De HOV-verbinding in Zuid-Holland heeft inderdaad nogal wat bochten omdat de ruimte in die omgeving anders is ingericht. De lijn is bedoeld om Zuid-Holland te verbinden met Schiphol en aan die doelstelling voldoet de lijn. Deze HOV-voorziening is uitermate geschikt om kleine kernen te ontsluiten op het gebied van het openbaar vervoer. De weilanden waar de lijn doorheen loopt zijn in eigendom van een ontwikkelaar omdat in dat gebied de uitbreiding van Lisserbroek gepland staat. De complexiteit van de brug zit in de specifieke locatie van de brug, wat de uitvoering ervan gecompliceerd maakt. De aanpassing van de maximum

snelheid van tachtig naar vijftig kilometer heeft te maken met de bouw van de nieuwe woonwijk. Wat betreft het verdwijnen van andere buslijnen door de komst van de HOV-verbinding, kan gedeputeerde **Olthof** geen garanties geven voor de lange termijn.
Mevrouw **Buit** (Christen Unie) mist de verzekering van de gedeputeerde dat er door de komst van de HOV-verbinding geen routes gaan uitvallen. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat het niet in de planning staat om buslijnen te laten vervallen. De provincie gaat niet over de vervoersconcessies, de concessie is van de VRA.
De heer **Kes** (SP) vraagt of de gedeputeerde het punt van het behouden van de kleine buslijnen nadrukkelijker mee kan nemen in de besprekingen.
De heer **Van den Berg** (JA21) ondersteunt het punt van de heer Kes en is benieuwd naar de impact van het PIP op de benadeelden.
Gedeputeerde **Olthof** verzekert de heer Van den Berg dat de onteigeningsprocedures zorgvuldig behandeld zullen worden. Wat de realisatie van de HOV-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol betreft, verdwijnen er geen lijnen, maar over de vervoersplannen in de komende jaren kan de gedeputeerde niets toezeggen omdat de provincie daar niet over gaat.
De heer **Kes** (SP) benadrukt dat hij gevraagd heeft of de gedeputeerde met de middelen die hij heeft, wil meedenken. Gedeputeerde **Olthof** onderschrijft dat goed openbaar vervoer belangrijk is en hij zegt toe het belang ervan te benadrukken in de overleggen met de VRA.

5.b Mobiliteit: Concept Visie Publieke Mobiliteit

De provincie Noord-Holland wil samen met haar partners werken aan beter en betaalbaar openbaar vervoer, onder andere in de kleine kernen. Daarom wil de provincie investeren in nieuwe vormen van openbaar vervoer en in knooppunten die het overstappen op verschillende vormen van vervoer makkelijk maken. De provincie geeft een overzicht van haar beleidsprincipes op het gebied van openbaar vervoer in de Visie Publieke Mobiliteit voor Noord-Holland. De conceptversie van dit rapport wordt openbaar gemaakt om te bespreken met stakeholders.
Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met de gedeputeerde het concept Visie Publieke Mobiliteit bespreken.

De heer **Bonekamp** (Volt) geeft aan dat in het rapport gesproken wordt over de mogelijkheid om contracten af te sluiten met aanbieders van deelmobiliteit. Hij informeert of er concrete plannen zijn om deelmobiliteit-aanbieders te contracteren als aanvulling op het bestaande aanbod en hoe de pilot in Gooi en Vechtstreek hierbij aansluit. Volt pleit voor investeringen in ruimte bij hubs om burgerinitiatieven voor deelmobiliteit te faciliteren en te stimuleren. Volt vraagt zich af waarom deze visie zich beperkt tot de openbaar vervoerconcessies van Noord-Holland en niet in het gebied geldt waarin de VRA actief is, aangezien deze visie gaat over publieke mobiliteit en niet alleen over het openbaar vervoer. Volt wil weten hoe de visie van de provincie Noord-Holland verschilt van die van de VRA en wat voor impact dit heeft op verschillende OV-knooppunten. Daarnaast vraagt Volt of de provincie zicht heeft op locaties die geschikt zijn voor autonoom vervoer, met name binnen het kader van Smart Mobility.
Mevrouw **Buit** (Christen Unie) uit haar bezorgdheid over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer, zij mist een duidelijke visie over de waarborging van de betaalbaarheid. Ze benadrukt het

belang van uniforme tarieven per kilometer en pleit ervoor om geen extra instapkosten toe te voegen bij het overstappen naar een andere vervoerder. Ze noemt ook het belang van een eenvoudig betalingssysteem en een app voor reserveringen. Daarnaast mist mevrouw Buit in de visie de controle op de kwaliteit van het basisnetwerk. De buurtbus wordt als alternatief genoemd voor de reguliere buslijnen. Ze wijst op dat er veel bussen aan vervanging toe zijn en het aantal vrijwilligers terugloopt. Wat gaat de provincie hieraan doen? Zij mist de specifieke aandacht voor ouderen, zoals bewoners van verzorgingstehuizen. Ze vraagt wat de maximale afstandslimiet is tussen woning en het eerste OV-opstappunt waar frequent een bus stopt. Mevrouw Buit is van mening dat het flex vervoer negatief wordt belicht in het rapport. De Christen Unie hoort graag waarom in de visie expliciet wordt benoemd dat bussen bij voorkeur niet bij een school stoppen. De scholengemeenschap van Wieringerwerf wordt niet aangegeven op de afbeelding bij figuur 8, wat is daarvan de reden?

Mevrouw **De Boer** (PvdA) maakt zich zorgen over het ontbreken van haltes bij scholen, vooral omdat er leerlingen zijn die hun school specifiek op basis van het openbaar vervoer kiezen. Ze merkt op dat de brief niet getuigt van een hoog ambitieniveau, terwijl ze van mening is dat het ambitieniveau juist hoger moet zijn om mensen uit de auto te krijgen. Ze vraagt in hoeverre er rekening is gehouden met innovaties in het voorgestelde plan.

Statenlid **Freeman** (GL) wijst op het gebruik van het Plusnet in Noord-Holland Noord, waarbij er minder haltes zijn om de snelheid te verhogen. Hij vraagt zich af wat er met deze haltes gebeurt in de nieuwe situatie en hoe wordt omgegaan met haltes die als onveilig worden ervaren. Daarnaast benadrukt hij het belang van goede randvoorwaarden en vraagt specifiek aandacht voor de betaalbaarheid.

Mevrouw **Middelkoop** (FvD) is van mening dat publieke mobiliteit niet het klassieke openbaar vervoer moet gaan vervangen. Het in stand houden van het aanbod van goed openbaar vervoer in de hele provincie is van groot belang en oplossingen als scooters zijn hier geen onderdeel van.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) benadrukt het belang van betrouwbaar openbaar vervoer. Ze vraagt wat de invloed is van het basis- en flexvervoer op het landelijk gebied. Ze uit haar zorgen over het ontbreken van haltes bij scholen en vraagt of dit de intentie is van de visie. Ook pleit ze voor nachtbussen om inwoners van buitengebieden in de nacht te bedienen. In de visie wordt gesproken over het inzetten van het teveel aan bussen en chauffeurs naar het strand en naar evenementen, terwijl er momenteel juist een tekort is aan buschauffeurs. Ze vraagt naar het beleid van de provincie op het gebied van deelvervoer zoals fietsen en scooters.

De heer **Faassen** (50PLUS) benoemt het ontbreken van aandacht voor ouderen in het rapport. Hij vraagt of ouderen specifiek kunnen worden genoemd in het rapport en of er inzicht is in hun reisbehoeften. Hij suggereert ook de mogelijkheid van gratis openbaar vervoer voor ouderen tijdens daluren als een mogelijke oplossing.

De heer **Kes** (SP) mist in de visie de laatste stap in de openbaar vervoerroute, in de grote lijnen wordt voorzien, maar het lijkt alsof de kleinere lijnen steeds minder belangrijk worden.

Mevrouw **Vroom** (D66) benadrukt het belang van stabiliteit, betrouwbaarheid en toegankelijkheid in het openbaar vervoer. Ze vraagt hoe kan worden voorkomen dat een lijn die minder rendabel is, verandert in een flexlijn en op welke manier kan worden voorkomen dat Plusnet gaat concurreren met treinen waarbij de treinen als winnaar uit de concurrentiestrijd komen. Ze vraagt ook waarom

ervoor is gekozen om mindervaliden en ouderen niet apart te benoemen, dit geldt ook voor mindervaliden, slechtzienden en minder digitaal vaardigen. Volgens D66 ontbreekt het aan aandacht voor de bereikbaarheid van afgelegen gebieden zoals natuur- en recreatiegebieden. Mevrouw Vroom wijst erop dat OV over het water niet wordt genoemd en informeert naar de status van de pilot voor nachtvervoer.

De heer **Heijnen** (CDA) benadrukt het belang van toegankelijkheid voor alle gebieden in de provincie, inclusief de kleine kernen. Hij vraagt om verduidelijking over de invulling van het basisnet en flexvervoer, omdat dit in de visie beperkt is uitgewerkt. Ook wijst hij erop dat de doelgroep ouderen in de visie ontbreekt. De heer Heijnen vraagt of de provinciale aanbesteding van deelmobiliteit wordt bedoeld in de visie en of deelmobiliteit een onderdeel is van flexvervoer of dat het een aanvulling daarop is. Daarnaast vraagt hij of er in de regio Gooi en Vechtstreek geen Plusnet is voorzien. Hij mist de financiële consequenties van het plan en stelt voor dit op te nemen in een financiële paragraaf.

De heer **Hollebeek** (PvdD) stelt voor om evenementen vaker te laten plaatsvinden bij OV-knooppunten en pleit voor samenwerking tussen OV-hubs en andere beleidsgebieden zoals recreatie en toerisme. Hij merkt op dat herhaaldelijk wordt gesproken over Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) nabij woongebieden en vraagt of dit niet al is gewaarborgd. De heer Hollebeek ondersteunt de vraag van de andere partijen over het ontbreken van haltes nabij scholen.

De heer **Van den Berg** (JA21) benoemt enkele aandachtspunten, waaronder betaalbaarheid, echte mobiliteit en de veiligheid. Hij vraagt wat er wordt verstaan onder betaalbaar openbaar vervoer. Daarnaast wijst hij op het belang van zero emissie en vraagt of bussen ook wegenbelasting moeten gaan betalen en hoe dit van invloed is op de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. De heer Van den Berg benadrukt de noodzaak van frequente verbindingen in het openbaar vervoer en pleit voor goed bereikbare openbaar vervoerlocaties. Wat betreft het gevoel van veiligheid in het openbaar vervoer, suggereert hij de mogelijkheid van een beveiliger aan boord, die hij graag onderzocht wil zien.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Olthof** voor de beantwoording van de vragen. Gedeputeerde Olthof zegt dat het een conceptversie betreft van de Visie Publieke Mobiliteit en dat een aantal van de opmerkingen zeker zullen worden meegenomen in het plan. Wat betreft het aanpakken van deelmobiliteit is er gekeken hoe men van deur tot deur komt met het openbaar vervoer en wat de behoeften daarvoor zijn. Dat is de reden dat het voortransport en het natransport is meegenomen in de visie. Het huidige aanbod van openbaar vervoer voldoet niet meer aan de vraag. De provincie overlegt hiervoor met de gemeenten , Transdef, reizigersorganisaties en de NS. In het landelijk gebied is deelmobiliteit niet vanzelfsprekend en de provincie moet hierin de eerste stappen zetten. Er zijn plekken met burgerinitiatieven op het gebied van deelmobiliteit. De beperking van de concessie tot Noord-Holland is een keuze vanuit het Rijk om een vervoersregio te organiseren met drie eigen concessies. Binnen Noord-Holland zijn de tarieven gelijkgeschakeld en er zijn afspraken gemaakt om beter te gaan samenwerken met de VRA. Betaalbaarheid kan worden bevorderd door tariefdifferentiatie, bijvoorbeeld via OV-pay, dit wordt onderzocht met meerdere partijen zoals het Rijk en de VRA. Zodra Gedeputeerde Staten met een besluit hierover komt, zal dit aan de commissie worden voorgelegd. Voor de tariefdifferentiatie

zullen structureel middelen moeten worden ingezet en niet incidenteel. De definitieve visie zal als onderlegger fungeren om in de komende jaren met partijen bij de nieuwe aanbestedingen aan de orde komen. Gedeputeerde **Olthof** zegt toe dat betaalbaarheid hoog op de agenda komt. Aangaande de kwaliteit van het basisnet is de buurtbus geen alternatief voor een reguliere lijn maar op sommige trajecten kan de buurtbus een prima alternatief bieden. De heer **Kes** (SP) vraagt of de gedeputeerde een toezegging heeft gedaan dat de bestaande buslijnen niet vervangen worden door de buurtbus. Gedeputeerde **Olthof** ontkent dit, maar wijst erop dat als de buurtbus succesvol blijkt te zijn, met Transdef overlegd kan worden om op die plek een nieuwe lijn op te zetten.
Mevrouw **Vroom** (D66) vraagt wat de grens is om een lijn vervangen wordt door een buurtbus. Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat het plan een visiedocument is en dat dit daarom niet in detail is ingevuld. Dit geldt voor de vervangingsgrens en ook voor het benoemen van de scholengemeenschappen op de overzichtskaart met de buslijnen die daarop ingetekend staan. In het visiedocument zijn de doelgroepen niet het uitgangspunt geweest maar zijn de bestemmingen van de gebruikers van het openbaar vervoer beschreven. Aan de toegankelijkheid van de haltes voor mensen met een beperking en het vervoer op het voor- en natraject zal zeker aandacht worden besteed in het definitieve document. Er zal gekeken worden naar de negatief gestelde tekst over het flexvervoer. Het ambitieniveau is hoog en dat zal tot uiting komen in de volgende begeleidende brief. In de volgende versie zal er een duidelijkere beschrijving toegevoegd worden van de optie voor haltes bij scholen, waarbij ook breder wordt gekeken naar de openbaar vervoersituatie zoals de nabijheid van een treinstation. Smart mobility zal een prominentere plek krijgen in het visiedocument. Electrische bussen zijn in de toekomst een standaard en geen onderdeel van innovatie. De Gooi en Vechtstreek heeft geen Plusnet maar heeft R-net, deze snelle lijnen hebben minder haltes en kunnen als alternatief dienen voor de trein. Er vervallen hierdoor geen haltes van andere busverbindingen. De hubstrategie zorgt ervoor dat mensen dicht bij huis kunnen instappen op een snelle verbinding op plekken waar geen trein beschikbaar is. De sociale veiligheid bij haltes is zeker een aandachtspunt in het proces. In de visie ligt de nadruk niet op het behoud van het traditionele openbaar vervoer, maar op hoogwaardig openbaar vervoer. De nachtbus is opgenomen in het ontwikkelperspectief en binnenkort volgt een voorstel. Het chauffeurstekort zal zich uiteindelijk herstellen en dan zal moeten worden onderzocht hoe deze chauffeurs flexibel kunnen worden ingezet. Het openbaar vervoer is niet kostendekkend maar wordt voor meer dan vijftig procent gesubsidieerd. Er zal worden onderzocht of de ontsluiting naar de buitengebieden voldoende gewaarborgd is voor recreatie- en toerismedoeleinden. Vervoer over water was in het verleden geen succes omdat er heel weinig gebruik van werd gemaakt, dit viel ook niet onder het openbaar vervoer. Gedeputeerde **Olthof** heeft momenteel geen informatie over het feit dat bussen wegenbelasting moeten betalen en zal hier later op terugkomen. Het idee om een app te ontwikkelen voor het openbaar vervoer met een reserveringssysteem wordt overwogen. Het inzetten van stewards of beveiligers op bepaalde nachtbussen sluit de gedeputeerde niet uit.

5.c Agenderingsverzoek FVD C- naar B HOV-studie Haarlem-Schiphol Amsterdam

De indiener van het agenderingsverzoek verzoekt de brief inzake HOV-studie Haarlem-Schiphol Amsterdam planfase 3 van de C- naar de B-agenda te verplaatsen. De indiener vraagt de commissie

en de portefeuillehouder om een zo goed mogelijke invulling te geven aan de aanbevelingen van de onderzoekers omtrent de verbinding Haarlem-Lelylaan en de andere verbindingen.

Doel van agendering:
De onderzoekers adviseren om al in 2024 een bus te laten rijden tussen Haarlem en Amsterdam Lelylaan. In het coalitieakkoord ontbreekt deze verbinding. Het coalitieakkoord bevat alleen een metrobus tussen Haarlem, Schiphol en Amsterdam-Zuid: een opwaardering van de bestaande buslijn 346. De indiener wil in gesprek over de prioriteiten van de provincie en de vraag of er meer prioriteit moet zijn voor de verbinding Haarlem-Lelylaan.

Behandelvoorstel:
De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde in gesprek over de prioriteiten van de provincie en de vraag of er meer prioriteit moet zijn voor de verbinding Haarlem-Lelylaan.
De **voorzitter** geeft het woord aan de inspreker de heer **Bilgin** van de stadsdeelcommissie van Amsterdam Nieuw West.
De sterke achteruitgang van het OV-aanbod in stadsdeel Nieuw West draagt bij aan de moeilijke bereikbaarheid van de voorzieningen en andere uitdagingen zoals eenzaamheid, werkloosheid en schooluitval. Bus- en tramlijnen zijn verdwenen en de kloof tussen de wijk en de buitenwereld is groter geworden. De vraag naar meer en beter OV is groter dan ooit en met de realisatie daarvan worden de wijken onderling verbonden en de poorten naar de buitenwereld geopend. Een nieuwe verbinding naar Haarlem hoort daarbij. Een nieuwe metrobusverbinding tussen Haarlem en het Surinameplein via Osdorp en Station Lelylaan, is noodzakelijk. Met deze verbinding wordt het gat in het netwerk tussen Nieuw West en Haarlem gedicht. Deze metrobusverbinding draagt bovendien bij aan het behalen van de milieu- en klimaatdoelstellingen van gemeente, provincie en stadsdeelcommissie. Deze verbinding is een goed alternatief voor de auto en zal zo nieuwe reizigers aantrekken, ook is de potentiële reductie van de uitstoot enorm. De onderzoekers doen een aanbeveling om al dit jaar een bus te laten rijden op het voorgestelde traject tussen Haarlem en Amsterdam Nieuw West en de verbinding stapsgewijs op te waarderen naar een bus rapid transit ofwel een metrobus.

Statenlid **Freeman** (GL) informeert of de heer Bilgin het mandaat heeft om namens de stadsdeelcommissie Nieuw West te spreken. De heer **Bilgin** bevestigt dat dit het geval is en dat dit is afgestemd met de agendacommissie.

Statenlid **De Weerdt** (Volt) vraagt naar de rol van het stadsdeelbestuur, de provincie en de gemeente Amsterdam in deze kwestie. Wat is de tijdswinst ten opzichte van de nieuwe metrobusverbinding en de andere OV-verbindingen.

De heer **Bilgin** benadrukt dat de stadsdeelcommissie het belangrijk vindt om haar standpunt over dit onderwerp in deze vergadering naar voren te brengen. Het mobiliteitsplan toont aan dat mensen vanuit buitenwijken aanzienlijk moeten omreizen, terwijl de metrobusverbinding hen in staat stelt rechtstreeks vanuit buitenwijken naar Haarlem te reizen. Hoewel de auto natuurlijk

sneller is dan het openbaar vervoer, zijn de huidige OV-verbindingen veel langer. De heer **Kes** (SP) vraagt of de statenleden de inspreektekst via de griffier mogen ontvangen. De heer **Bilgin** zegt dit toe.

Mevrouw **Middelkoop** (FvD) geeft aan dat de FvD-fractie het onderzoek naar bus rapid transit systemen in de regio Haarlem, Schiphol en Amsterdam volgt. Hierbij viel het de FvD op dat de coalitie voorsorteerde op een van de BRT-verbindingen uit het onderzoek, namelijk bus 346. Hierbij gaat het om een opwaardering van een bestaande HOV-verbinding. De onderzoekers stellen namelijk een netwerk van BRT-verbindingen voor waarin elke verbinding een cruciale rol speelt. In het visiedocument wordt in het stappenplan van de onderzoekers voorgesteld om al dit jaar een bus te laten rijden tussen Haarlem en Amsterdam Nieuw West. Deze verbinding heeft de grootste vervoerswaarde ook omdat het nieuwe reizigers aantrekt. Investeren in een OV-verbinding met een hoge vervoerwaarde is de juiste manier om met de beperkte middelen om te gaan. Drie vragen aan gedeputeerde:

- Ziet de gedeputeerde het belang in van de verbinding Amsterdam Nieuw West?
- Is de gedeputeerde bereid om met Amsterdam, Haarlem en de vervoerregio in gesprek te gaan over de haalbaarheid van deze verbinding?
- Kan de gedeputeerde meer informatie geven over het verdwijnen van treinen op station Lelylaan als de Noord-Zuidlijn wordt doorgetrokken?

De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt wat de Commissie Ruimte kan doen en suggereert dat dit wellicht meer een zaak is voor Gedeputeerde Staten. Hij wijst erop dat er nog weinig bekend is over het tracé en mogelijke knelpunten.
Statenlid **Weerdt** (Volt) staat achter het idee van bus rapid transit systems en schaart zich achter de vragen van de heer Hollebeek.
De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Olthof**. De gedeputeerde onderschrijft het belang van een OV-verbinding tussen Haarlem naar Nieuw West. De BRT is een alternatief voor de traditionele buslijn en de tram. Het onderzoek wordt gedaan met Amsterdam, de VRA en Haarlem maar is op korte termijn niet realiseerbaar door het grote aantal voorwaarden waar het traject aan moet voldoen. Op de korte termijn wordt een spitsbus ingezet op dit traject. De provincie heeft een miljoen euro ontvangen om verder onderzoek te doen naar BRT. Met het doortrekken van de Noord-Zuidlijn wordt ruimte op het spoor wordt gecreëerd voor de verbindingen met Noord-Holland Noord.
Statenlid **De Weerdt** (Volt) wijst erop dat de Europese Unie verschillende BRT-projecten stimuleert volgens het Horizon programma, daarvoor is dertig miljoen euro beschikbaar gesteld waarvan nog acht miljoen euro beschikbaar is. Hij suggereert daarvoor een aanvraag in te dienen bij de Europese Commissie.

5.d Afdoening motie M43-2022 afstand doen van schadelijke biobrandstoffen

Op 4 april 2022 hebben Provinciale Staten een motie aangenomen waarin zij Gedeputeerde Staten oproepen om niet actief in te zetten op het stimuleren en subsidiëren van schadelijke biobrandstoffen. In een brief lichten Gedeputeerde Staten toe hoe zij deze motie uitvoeren.

Behandelvoorstel:
Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken.
De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 43-2022 als afgedaan kan worden beschouwd.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **Hollebeek** (PvdD). De heer Hollebeek meldt dat als de provincie zich houdt aan de strenge regelgeving zij doet wat er wordt gevraagd maar vraagt zich af hoe dit gemonitord kan worden. Hij wijst ook op het ontbreken het onderwerp van de luchtvaart in de besprekingen en wil hierover graag opheldering. De heer Hollebeek spreekt zijn zorg uit over het zogenaamde 'lock-in'-effect waarbij er toch gebruik wordt gemaakt van schadelijke brandstoffen. Hij is van mening dat de motie als afgedaan beschouwd kan worden.

Statenlid **Van der Waart** (GL) dankt voor het nazenden van de tabel na de technische vraag van de PvdD. Op deze tabel is te zien dat een groot deel van de biobrandstoffen niet in aanmerking komt voor subsidiëring. Zij vraagt de gedeputeerde of hij kan toezeggen dat een eventuele aanscherping kan wordt meegenomen in het provinciaal beleid. Wat GL betreft is voldaan aan de opdracht van de motie.

Statenlid **Bonekamp** (Volt) geeft aan dat wat Volt betreft de motie als afgedaan kan worden beschouwd.

De heer **Van den Berg** (JA21) geeft aan achter de motie te staan en wil graag aanscherping zien van de genoemde tabel. Hij benadrukt de positieve effecten van het vergisten van mest in een gesloten systeem, volgens de tabel is dit een duurzame oplossing.

Statenlid **De Waardt** vraagt of een eventuele herziening van de tabel wordt meegenomen in het provinciale beleid.

Gedeputeerde **Olthof** zegt toe dat als de eisen veranderen er zeker naar te zullen kijken. Wat betreft de luchtvaart geeft hij aan in gesprek te zijn met regionale luchthavens en dat het beleid in lijn met de motie zal worden bepaald.

De **voorzitter** meldt dat de motie als afgedaan wordt beschouwd.

5.e Afdoening motie M216-2021 'Jongerenperspectief op bereikbaarheid' met opbrengst scholierenchallenge
Op 8 november 2021 hebben Provinciale Staten de motie bij de begroting jongerenperspectief op bereikbaarheid (PvdA, 8 november 2021) aangenomen. Het college informeert Provinciale Staten over de voortgang.

Behandelvoorstel:

Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 216-2021 als afgedaan kan worden beschouwd.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) is blij dat de scholieren challenge succesvol is verlopen en dat er veel creatieve ideeën naar voren zijn gebracht. Ze benadrukt het belang van het geven van feedback aan studenten over wat de provincie heeft gedaan met hun voorstellen. Ze beschouwt de motie als afgedaan.

De heer **Bonekamp** (Volt) is van mening dat de scholieren challenge goed laat zien hoe jongerenparticipatie een effectief instrument kan zijn om beleid aan te scherpen. Hij is geïnteresseerd in het toepassen van een dergelijke challenge op andere onderwerpen en beschouwt de motie als afgedaan.

De heer **Heijnen** (CDA) vraagt om toelichting over het vervolg op deze succesvolle motie.

De heer **Hollebeek** (PvdD) betreurt dat het transcript niet volledig is doorgekomen en vraagt of er een vervolg komt op de challenge. Hij stelt voor om dit initiatief breder te trekken naar hogescholen.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) geeft aan dat de motie voor de BBB als afgedaan wordt beschouwd en vraagt of er een vervolg komt op de scholieren challenge.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Olthof**, die meldt dat er al een nieuwe challenge heeft plaatsgevonden op het gebied van verkeersveiligheid. Een ander interessant onderwerp is de visie van jongeren op voorzieningen in Noord-Holland Noord en wat er nodig is om in dat gebied te blijven wonen. Hij benadrukt dat in de hubstrategie de elementen die jongeren inbrengen terug te zien zijn in de keuzes die daarin worden gemaakt.

De **voorzitter** meldt dat de motie als afgedaan wordt beschouwd.

5.f Afhandeling motie 167-2021 PlasticRoad

De producent achter PlasticRoad gaat stoppen met al zijn activiteiten. Daardoor is het niet mogelijk om motie 167-2021 ‘Verdere uitrol infrastructuur van gerecycled plastic bij positieve pilotresultaten’ uit te voeren. Provinciale Staten wordt hierover per brief geïnformeerd.

Behandelvoorstel:
Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 167-2021 als afgedaan kan worden beschouwd.

Mevrouw **Vroom** (D66) betreurt het dat er nog geen aanbieder voor het project is gevonden, D66 gaat wel akkoord met de afdoening van de motie.

De heer **Hollebeek** (PvdD) is geen voorstander van de motie en vindt het prima dat deze als afgedaan wordt beschouwd.

De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of Gedeputeerde Staten een verband zien tussen Plastic Road en Solar Road en het zonnefietspad bij de N247. Hij vraagt zich af of een dergelijk project wel levensvatbaar is.

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of het klopt dat de pilot niet is uitgevoerd en is benieuwd of er andere initiatieven zijn overwogen om innovatieve fietspaden aan te leggen. Volt beschouwt de motie als afgedaan.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Olthof**. Hij bevestigt dat de pilot niet is uitgevoerd en wat betreft Plastic Road staan Gedeputeerde Staten nog steeds open voor nieuwe initiatieven. Solar Road BV is gestopt, maar het initiatief voor zonnefietspaden is via andere aanbieders nog steeds op de markt.

De **voorzitter** meldt dat de motie als afgedaan wordt beschouwd.

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

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw **Bouhlel** (SP). Zij heeft een vraag over het fietspad Blijdensteinseweg en de buurtbus 412. Na het lezen van de ingezonden brief van fietsersbond heeft de SP een aantal vragen:

- Wie is verantwoordelijk voor het begaanbaar houden van dit fietspad?
- Verwacht de provincie dat er meer onderhoud nodig zal zijn wanneer het stuifduin klaar is? Denk hierbij aan schoonvegen van het fietspad.
- Kan het fietspad verlegt worden? Zo ja moeten er hiervoor dan ook weer bomen gekapt worden?
- Klopt het dat de provincie al subsidie heeft aangevraagd bij het Rijk om het stukje fietspad te kunnen verleggen?
- Kan gedeputeerde garanderen dat bij het verleggen van het fietspad de kwaliteit gewaarborgd blijft?

Tijdens de begrotingsbehandeling op 11 december 2023 heeft de SP een voorstel gedaan om buurtbus 412 die momenteel rijdt in Enkhuizen, uit te breiden naar de nieuwe woonwijken aan beide zijden van de Streekweg in westelijk Hoogkarspel. Deze gebieden missen momenteel openbaar vervoer. De SP suggereerde dat de buurtbus een lus in dit gebied zou kunnen maken, zodat ook de bewoners daar van openbaar vervoer kunnen profiteren. Gedeputeerde Olthof heeft toegezegd dit voorstel te onderzoeken. Mevrouw **Bouhlel** vraagt de gedeputeerde wat de stand van zaken is van het voorstel.

Gedeputeerde **Olthof** erkent het belang van de ontsluiting van de nieuwbouwwijken door middel van het openbaar vervoer. Hij geeft aan dat dit punt zal worden besproken met de OV-partners bij de aanpassing van het nieuwe vervoersplan voor het dienstregelingsjaar 2025.

De situatie rondom het fietspad is complex vanwege het gedeelde beheer door PWN en Staatsbosbeheer. De beheerders houden het fietspad tot 2025 beschikbaar. Behoud van het fietspad door middel van vegen is op langere termijn niet mogelijk. Op donderdag 18 januari staat een afspraak gepland om met alle partijen die daarbij betrokken zijn, de alternatieven te bespreken en te onderzoeken of financiering via het Rijk mogelijk is. Het verleggen van het fietspad is geen eenvoudige oplossing, omdat het gebied valt onder Natura2000 en bomenkap is niet voorzien om dezelfde reden.

Rondvragen van het CDA en Volt over de Leimuiderbrug.
De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **Bonekamp** (Volt). De afgelopen twee weken is de Leimuiderbrug (N207) een aantal keer in storing gegaan wat lange files veroorzaakte en oponthoud voor het vaarverkeer. De provincie heeft besloten om de Leimuiderbrug voorlopig tijdens de spits dicht te houden. Volt begrijpt deze beslissing, maar heeft daarbij wel de volgende vragen voor de gedeputeerde:

- Wanneer is de verwachting dat de groep ingeschakelde specialisten de (tot nu toe onbekende) oorzaak van de storingen gevonden heeft?
- Blijft deze maatregel minimaal van kracht totdat er een oorzaak gevonden is?
- Wat zijn de gevolgen voor het vaarverkeer in relatie tot het lokale bedrijfsleven rondom de brug? Mede in het licht van de eerdere problemen eind 2023, waarbij de brug 10 dagen dicht bleef voor onderhoud.
- Welke afstemming van dit soort beslissingen over de Leimuiderbrug, zowel voor de korte- als lange termijn (denk aan vervanging of plannen voor ondertunneling), vindt plaats met de provincie Zuid-Holland?

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **Heijnen** (CDA): De woorden Leimuiderbrug en storing worden al jaren in dezelfde adem genoemd. Op de website van de provincie is te lezen: “Sinds 2021 kampt de brug met storingen. Een team van de provincie Noord-Holland onderzoekt wat de storingen veroorzaakt en hoe ze voorkomen kunnen worden.” Ook dit jaar is het al een aantal keer raak geweest. Wanneer de provincie dan zelf aangeeft dat dit al sinds 2021 zo is en dat er nog altijd onderzoek plaatsvindt, is het volgens de fractie van het CDA dan ook zeer begrijpelijk dat het geduld in de regio een keer opraakt, ongeacht de complexiteit van het brugsysteem. Het stilleggen van het scheepverkeer tijdens spitstijden en ook de mogelijkheid tot aanmelding voor een sms-alert als de brug storing heeft, zijn goede zaken. Maar er is meer nodig. Daarom de volgende vragen.

- Hoe kan het dat er nog steeds onderzoek gedaan wordt naar de oorzaak van alle storingen?
- Hoe kan het dat hersteloperaties, zoals die ook december jl. hebben plaatsgevonden (de brug was daarom tussen 8 en 18 december nota bene helemaal gesloten) toch weer niet voldoen? Is er iets mis gegaan met de werkzaamheden? Is achteraf gezien het verkeerde euvel aangepakt?

- Kan hier openheid van zaken over worden gegeven? Bent u het met ons eens dat een zinnetje dat er al sinds 2021 onderzoek wordt gedaan, niet volstaat om aan de frustraties van mensen hierover tegemoet te komen. Vindt u ook dat zij recht hebben op een gedetailleerdere uitleg?
- Wordt genoeg de hulp van anderen ingeroepen? De provincie Zuid-Holland, met veel ervaring want ook daar veel bruggen, biedt nu zelfs actief haar hulp aan Noord-Holland aan. Gaat u daar gebruik van maken?
- Kunt u voor alle zekerheid bevestigen dat u zich als provincie Noord-Holland ten uiterste inspant voor deze brug, ook al worden de negatieve effecten van de storing vooral door Zuid-Hollanders gevoeld?
- De provincie Zuid-Holland vraagt ook om tijdens de spitstijden voorlopig altijd een monteur bij de brug te hebben staan. Een logische vraag, die veel minder zal kosten dat alle schade die door storingen al is veroorzaakt. Wat vindt u hiervan?
- Wat is de reactie van de scheepvaart dat de brug voorlopig niet meer open gaat tijdens spitstijden?
- Kunt ons actief op de hoogte houden van het effect van deze maatregel?
- Waarom is de brug vandaag weer open om 8.30 uur?

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Olthof**. De gedeputeerde bevestigt dat het klopt dat de brug om 08:30 uur open was omdat de brug gesloten is tijdens de spitssluiting van 06:30-08:30 uur. Volgende week wordt een informatiebrief van Gedeputeerde Staten verzonden naar Provinciale Staten. Tot nu toe zijn alle storingen steeds opgelost. In de spits wordt de brug gesloten gehouden om een enorme verkeerschaos te voorkomen. Ook een directe reparatie van een monteur zal zeker een kwartier in beslag nemen en ook dat heeft een grote impact op het verkeer. Het besturingsmechanisme wordt grondig doorgelicht. Deze besturingssystemen zitten op meer bruggen en ook die bruggen worden onderzocht. De spitsluiting geldt van 06:30-08:30 uur in de ochtend en van 16:00 tot 18:00 uur in de middag. Als de brug draait is altijd een monteur aanwezig om eventuele storingen te verhelpen. Omdat het in de uren buiten de spits minder druk is, heeft een kwartier reparatietijd binnen die uren minder impact op het verkeer. De communicatie over storingen verloopt via sms zodat alle betrokkenen snel geïnformeerd kunnen worden. Hoewel de oorzaak van de storing is verholpen, is er geen honderd procent zekerheid en daarom wordt gekeken of er nog meerdere defecten in het systeem zitten. Er wordt duidelijkheid verschaft aan de scheepvaart over de doorvaart. Op korte termijn wordt een planning gemaakt voor de doorvaart, op de lange termijn wordt het besturingssysteem van meerdere bruggen doorgelicht. Door de opeenstapeling van storingen zijn deze maatregelen genomen. De websiteverwijzing uit 2021 is achterhaald en daar wordt naar gekeken. Er zal gebruik worden gemaakt van expertise uit Zuid-Holland.

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt om opheldering over het feit dat de storing is verholpen maar dat de oorzaak onbekend is. Gedeputeerde **Olthof** zegt dat er een oplossing is gevonden en momenteel wordt onderzocht of dit de juiste oplossing is en daarom is besloten tot een aanvullend onderzoek

waarbij het besturingsmechanisme van de brug wordt doorgelicht. De spitssluiting zal van kracht blijven totdat er zekerheid is over de oorzaak.

7 B-agenda Wonen

7.a Wonen: Agenderingsverzoek CDA C- naar B-agenda CDA Monitor Woningbouw 2023 (B-agenda Ruimte 15-01-2024)

Dit agendapunt wordt op verzoek van de heer Heijnen (CDA) doorgeschoven naar de volgende vergadering.

8 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

Dit agendapunt is aan het begin van de vergadering na agendapunt 3. Behandeld.

9 Sluiting

De **voorzitter** sluit de vergadering om 23:15 uur en dankt de aanwezigen voor hun bijdrage.

Strategische Statenagenda commissie Ruimte
februari 2024 – versie 01-02-2024

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

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

Strategische Statenagenda commissie Ruimte
februari 2024 – versie 01-02-2024

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

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

	2024									**2025**				**GS**	**Behandeling**
	15-01	**12-02**	**11-03**	**15-04**	**27-05**	**17-06**	**09-09**	**14-10**	**25-11**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**		*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
N515														Olthof	Q3 2024
N200 in afstemming met Bereikbaarheid Kust														Olthof	Q3 2024
N247-N235 Het Schouw, voorkeursalternatief									Q4					Olthof	Q4 2024
N203 Uitgeest Limmen, trajectstudie									Q4					Olthof	Q4 2024
Uitvoeringsregeling uitwegen en opname in de omgevingsverordening									Q4					Olthof	Q4 2024
Beleidskader openbare verlichting									Q4					Olthof	Q4 2024
Onderwerp regionaal luchtvaartbeleid							Q3								A-stuk, planning na de zomer, Q3.
Veerpontenaanpak									Q3 of Q4					Olthof	Q3 & Q4 2024
Portefeuille Ruimtelijke Ontwikkeling															
Ontwikkelperspectief NOVEX NZKG														Rommel	- *2024 Q4 – Mogelijk nog dat Investeringsagenda volgt. Afhankelijk van snelheid coalitievorming Rijk.*
Ruimtelijk voorstel														Rommel	- *Vrijgeven Ruimtelijk Voorstel voor bespreking* - *2024-2025 uitwerken en onderzoeken* - *2026 aan de slag*
Uitvoeringsagenda NOVEX			Gepland											Rommel	
Ontheffingsverzoek Twiskeweg		Ovb												Rommel	
Omgevingswet														Rommel	
Portefeuille Wonen															
Investeringskader woningbouwontwikkeling														Beemsterboer	
Vaststelling wijziging Omgevingsverordening														Beemsterboer	Na vaststelling in PS op 1 januari 2025 in werking
Rapportage Bouwambassadeur									Q4					Beemsterboer	

Strategische Statenagenda commissie Ruimte
februari 2024 – versie 01-02-2024

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

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

	2024									**2025**				**GS**	**Behandeling**
	15-01	**12-02**	**11-03**	**15-04**	**27-05**	**17-06**	**09-09**	**14-10**	**25-11**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**		*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*

Provincie Noord-Holland

Onderwerp	Fractie	Behandeld in datum	Portefeuillehouder	Inhoud	Stand van zaken
Bouw Stompetoren West		15-01-2024	Beemsterboer, J.	Gedeputeerde Beemsterboer houdt de commissieleden Ruimte op de hoogte over de stand van zaken bouwen bij Stompetoren West. Gedeputeerde nodigt de statenleden misschien ook mee naar de locatie. Er vinden nu gesprekken plaats onder de huidige afspraken van het coalitieakkoord, daar is ook gedeputeerde Rommel bij betrokken.	
streven circulair inkopen wat circulair kan in 2027 (mobiliteit)	Volt	02-10-2023	Olthof, J.	gedeputeerde Olthof: Dan motie M135-2023. Nou, laat duidelijk zijn dat we met zijn allen streven om uiteindelijk de circulariteit zo snel mogelijk in te voeren. Dat we ook ten aanzien van ons eigen inkoopbeleid voorop willen lopen daarin en dat we dat ook, denk ook in de organisatie, ook bij de inkoop, verder moeten benadrukken nog een keer. (..) En de andere is, naar de heer De Weerdt: kijk, dit is het streven. Wij proberen inderdaad zoveel mogelijk, wat mogelijk is, om in 2027 circulair in te kopen, dat streven hebben we. Dat lijkt me ook prima. En als 2027 misschien wel te laat is, eerder al met elkaar even terug te koppelen: waar staan we op dat moment. Dus dat we over een tijdje eens gaan praten over 'waar staan we', dat lijkt me prima om die tussenevaluatie te doen. Maar het streven om in 2027 circulair in te kopen wat circulair kan, dat kan ik in ieder geval toezeggen.	
haalbaarheidsonderzoek		11-09-2023		Gedeputeerde Beemsterboer vraagt om de vrijheid om de gesprekken in openheid te voeren en te inventariseren wat er aan oplossingen mogelijk is en daarmee terug te komen	

Provincie Noord-Holland

Balkweiterhoek te Zwaagdijk-West				bij de commissie. Hij vertrouwt erop dat een samenspel te organiseren is met alle betrokkenen, waar iedereen beter van wordt, niet in de laatste plaats de woningzoekenden.	
Eindresultaat Urgentieconferentie en gevolgen voor de Noord-Hollandse OV-concessies		26-06-2023	Olthof, J.	Om de prijsstijging van 11% te compenseren is een budget van 5 miljoen structureel nodig. Daarom is in een eerder stadium de discussie met de NS en Transdev gestart om beter en ander OV t leveren. Binnenkort vinden gesprekken hierover plaats met gemeentebesturen en na de zomervakantie komt GS hierop terug.	
Afdoeningsvoorstel motie 75-2020	CU	20-02-2023	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof op de vraag van de heer Klein (CU): Ja, u krijgt zo snel mogelijk en ruim van te voren duidelijkheid over eventueel een vaste oeververbinding of anders het alternatief van hoe gaan we om met de pont. Wellicht dit jaar nog.	
Aanpak en Monitor investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi)		20-02-2023	Olthof, J.	De viewer komt beschikbaar na de verkiezingen als die hier behandeld wordt. Er wordt elke dag nog hard gewerkt om dit instrument zo goed mogelijk beschikbaar te krijgen.	Dit komt terug bij de vaststelling iNHi.
Mondelinge vragen inzake Opheffen bushalte verzorgingshuis	ChristenUnie	19-12-2022	Olthof, J.	Gedeputeeerde Olthof: Ja, er is een betaalbaar alternatief. Mensen die slecht ter been zijn, kunnen ook de Wmo-taxi bestellen. Daar kunnen ze ook een kaart voor krijgen bij Gooi en Vechtstreek. De kosten van Wmo-taxi's zijn vergelijkbaar met de kosten voor het openbaar vervoer. Ik zal het nog wel met de collega's ook van Gooi en	Beantwoording zal spoedig volgen.

Provincie Noord-Holland

				Vechtstreek, met de gemeente, nog eens een keer bespreken om te kijken of dat nog een keer extra onder de aandacht gebracht kan worden.	
Gebiedsgerichte ontheffingen in het kader van de Wet natuurbescherming		07-06-2021	Rommel, E. Kocken, R.	Gedeputeerde Rommel heeft met gemeenten en woningbouwers overlegd over een betere bescherming van specifieke soorten. De eenmalige gebiedsaanpak wordt geëvalueerd en er wordt een monitoringsplan opgesteld. Dit wordt later met PS gedeeld worden. Zodra er meer zicht ontstaat op de afronding van de evaluatie, wordt PS hierover geïnformeerd.	
Wensen en bedenkingen Verstedelijkingsstrategie MRA		07-06-2021	Rommel, E.	Toegezegd wordt om met gedeputeerde Olthof de wens van de PvdA te bespreken om indien er bruggen over het IJ worden aangelegd, ook een OV-rail- of tramverbinding aan te leggen naar dit gebied, evenals de functiewijziging op de Achtersluispolder/Havenstad, mits de randvoorwaarden in acht genomen worden en de nautische en maritieme ruimte in het havengebied geborgd is.	
Wensen en bedenkingen Verstedelijkingsstrategie MRA		07-06-2021	Rommel, E.	Toegezegd wordt in het 3e concept van het MRA op de volgende punten aan te passen c.q. duidelijker te maken: - de tekst dat GS niet voornemens is om bedrijventerreinen te verplaatsen voor woningbouw, maar als er plaatsen vrijkomen op bedrijventerreinen door vertrek van bedrijven, deze dan beschikbaar zijn voor andere functies - dat met de tekst over 'regio' en 'MRA' hetzelfde wordt bedoeld, - de relevante tekst over deelname aan het platform Ruimte door Hoogheemraadschap AGV met het oog op de waterbuffering.	GS is geen penvoerder van de Verstedelijkingsstrategie MRA. Bij het 3e concept kan dit terugkomen.

Provincie Noord-Holland

Monitoring Aardkundige monumenten		22-10-2020	Loggen, C.	Mw. Van Wijnen (GL): Onze motie aardkundige monumenten heeft ook een positief pre advies. Vragen die over waren gebleven uit de commissiebehandeling. Er zijn wat kleine gebiedjes uit die aardkundige monumenten verdwenen. Die zijn niet opgenomen in het BPL en niet in NNN. Dat willen we graag monitoren. Als de toelichting een toezegging kan worden dan trekken we de motie wellicht in. Gedeputeerde Loggen zegt dit toe.	
Onderzoek tegengaan verrommeling en verkrotting kassen		22-10-2020	Loggen, C.	De VVD vraagt ook hoe Gedeputeerde Staten omgaan met het tegengaan van verrommeling en verkrotting van kassen et cetera, nu de Ruimte-voor-ruimteregeling wordt beperkt. Het is wel wat huiswerk, maar ik zou hier ook een onderzoek naar willen doen. Het is een specifieke problematiek, die op een aantal plekken in de provincie voorkomt. Ik zou daar graag met een onderzoek komen. Hoe kunnen we daar het meest effectief mee omgaan?	
Verkenningen discussielocaties		29-09-2020	Loggen, C.	Gedeputeerde Loggen geeft aan dat er voor Castricum, Uitgeest, Wijdemeren en Schagen verkenningen worden gedaan. Zodra die helder zijn, zullen ze ter kennisname met PS worden gedeeld. … Gedeputeerde stelt de volgende afspraak voor. Als uit de verkenning blijkt dat de regels in de Omgevingsverordening goed gevolgd zijn en niet leiden tot een verandering, dan hoeft die discussie zijns inziens niet opnieuw gevoerd te worden. Op het moment dat die wel tot verandering leidt, komt gedeputeerde daar bij PS op terug. De heer Voskuil (PvdA) geeft aan dat de Omgevingsverordening ook voor PS een leerproces is. Hij zou het waarderen als gedeputeerde het vanuit dat	

Provincie Noord-Holland

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

Provincie Noord-Holland

Num-mer	Onderwerp	Fractie	Datum PS	Inhoud	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS
M144 -2023	Motie: Doden van dieren geen voorwaarde stellen voor schadeverg oeding	PvdD, Volt, D66, GroenLinks	06-11-2023	Provinciale Staten roepen GS op om te verkennen hoe boeren die enkel niet-dodelijke middelen gebruiken om dieren te verjagen ook in aanmerking kunnen komen voor schadevergoeding hierover zo snel mogelijk te rapporteren aan PS.	Beemsterboer, J.	
M180 -2023	Motie: Geen verdere afschaling openbaar vervoer	Christen-Unie, CDA, PvdD, Volt	06-11-2023	PS dragen GS op: - bij de aanpassing van OV-vervoersplannen het uitgangspunt te hanteren dat de dienstregeling niet verder mag worden teruggebracht - wanneer daarvoor extra budget nodig is, hiervoor in 2024 een voorstel aan de Staten voor te leggen.	Olthof, J.	15-12-2023: uit besluitenlijst GS d.d. 12-12-2023: Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten door middel van een brief over diverse recente ontwikkelingen in het openbaar vervoer, zoals gratis OV voor kinderen. De provincie wil het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren, bijvoorbeeld met deze extra investering waarmee de bus voor kinderen gratis wordt. De andere onderwerpen zijn de stand van zaken Studenten OV-kaart, vervoerplannen 2024, de instroom van nieuwe buurtbussen in Noord-Holland

Provincie Noord-Holland

						Noord en de komende aanbesteding van de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord. Besluit GS: 1. Kennis te nemen van gratis OV voor kinderen en diverse recente ontwikkelingen in het openbaar vervoer 2. Provinciale Staten door middel van de brief hierover te informeren en voor te stellen moties M142-2023 (deelmobiliteit in beleid) en M180-2023 (geen verdere afschaling van het openbaar vervoer) als afgedaan te beschouwen.
M169 -2023	Motie: Autonoom Vervoer in en op de kaart in Noord-Holland	Volt	06-11-2023	PS vraagt GS om: - een nieuwe studie te starten naar de mogelijkheden voor Autonoom Vervoer binnen de provincie en deze in kaart te brengen - deze studie te richten op het vinden van een geschikte proeflocatie voor het autonoom verplaatsen van mensen en/of goederen op korte- en middellange afstanden.	Olthof, J.	

Provincie Noord-Holland

M167 -2023	Motie: steun aan gemeenten voor versnellen woningbouw	Volt, ChristenUnie, CDA	06-11-2023	PS vraagt GS om: - te onderzoeken hoe en of de provincie gemeenten kan helpen de doorlooptijd van bouwprojecten kan verkorten, zoals een efficiënter Flora & Fauna onderzoek of inspraakmomenten zonder aan zorgvuldigheid in te boeten - en daarvoor bij de tweede begrotingswijziging met implementatievoorstel te komen - en indien nodig met een dekkingsvoorstel bij PS terug te komen.	Beemsterboer, J.	
M166 -2023	Motie: aandacht voor wonen voor jonge Noord-Hollanders	Volt, D66, ChristenUnie, CDA, PvdD, JA21	06-11-2023	PS vraagt GS om: . meer aandacht aan jongeren en starters in staand en nog te ontwikkelen woonbeleid te geven.	Beemsterboer, J.	
M142 -2023	Motie deelmobiliteit in beleid	D66, CU, CDA, Volt, BBB	06-11-2023	PS verzoeken het college: - bij het IPO erop aan te dringen om te lobbyen bij het	Olthof, J.	15-12-2023: uit besluitenlijst GS d.d. 12-12-2023: Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten door middel

				rijk om de wet personenvervoer te herijken en samenwerken met aanbieders van deelmobiliteit in de concessie mogelijk te maken - zelfstandig te lobbyen bij het rijk voor het herijken van de wet personenvervoer en deelmobiliteit in de concessie mogelijk te maken.		van een brief over diverse recente ontwikkelingen in het openbaar vervoer, zoals gratis OV voor kinderen. De provincie wil het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren, bijvoorbeeld met deze extra investering waarmee de bus voor kinderen gratis wordt. De andere onderwerpen zijn de stand van zaken Studenten OV-kaart, vervoerplannen 2024, de instroom van nieuwe buurtbussen in Noord-Holland Noord en de komende aanbesteding van de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord. Besluit GS: 1. Kennis te nemen van gratis OV voor kinderen en diverse recente ontwikkelingen in het openbaar vervoer 2. Provinciale Staten door middel van de brief hierover te informeren en voor te stellen moties M142-2023 (deelmobiliteit in beleid) en M180-2023 (geen verdere afschaling van het openbaar vervoer) als afgedaan te beschouwen.

Provincie Noord-Holland

M133 -2023	Motie: Circulair, laat maar zien.	PvdD	02-10-2023	PS roepen GS op: - om als voorbeeld en inspiratie een pilotproject in de circulaire en natuur-inclusieve woningbouw te verkennen waarbij de stromen van energie, materiaal, diensten en goederen voor hier en nu, en straks en elders inzichtelijk worden gemaakt daarover contact op te nemen met relevante partijen (gemeenten etc.) PS zo snel mogelijk in te lichten over de mogelijkheden van zo'n pilotproject.	Beemsterboer, J.	19-10-23 Er wordt momenteel een voorstel uitgewerkt hoe deze motie uit te kunnen voeren.
M256 -2022	Motie reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid.	PvdA, GroenLinks.	19-12-2022	PS verzoekt het college om: - de exploitant te informeren over dit besluit en de overeenkomst met betrekking tot reclame uitingen met producten met fossiele brandstoffen als energiebron of voor vlees- en	Olthof, J.	13-10-2023: Onderwerp is besproken in de commissie Ruimte van 9 oktober jl. Olthof heeft toegezegd in de commissie van 20 november met een notitie te komen. 13-10-2023: Onderwerp is besproken in de commissie Ruimte van 9 oktober jl. Olthof heeft toegezegd in de commissie van 20 november met een notitie te komen. 14-08-2023: Geen

				visproducten aan te passen in lijn met dit besluit.		wijzigingen. 05-06-2023 Door de uitvoerder van het contract voor reclame-uitingen (OFN) is bezwaar gemaakt tegen deze motie. GS hebben op 5 april 2023 naar de uitvoerder (OFN) gereageerd. PS zijn hierover per brief geïnformeerd (ingekomen stukken april 2023). Deze stukken worden geagendeerd voor een commissie zodra de nieuwe commissies gevormd zijn. Het voornemen is om bij de ingang van het nieuwe contract per 1 januari 2024 de wijziging door te voeren. 21-04-2023: uit besluitenlijst GS 4-4-2023: Op 19 december 2022 is Motie 256-2022 aangenomen waarin staat dat de provincie niet langer reclame maakt voor producten die verband houden met vis, vlees, of fossiele brandstoffen in haar bushokjes. Onze exploitant van de bushaltevoorzieningen OFN is op de hoogte gebracht van de aangenomen motie en de voorgenomen wijziging in de lopende overeenkomst. De exploitant heeft als reactie op de aangenomen motie op 19 januari 2023 een bezwaarbrief aan

						GS verstuurd. Besluit GS: 1. Te reageren op het bezwaar dat contractant OFN maakt in reactie op motie 256-2022 middels bijgevoegde brief 2. PS hierover te informeren middels brief. 25-01-2023: Het besluit is doorgegeven aan de exploitant. In de media is veel aandacht geweest voor deze motie. In januari zijn aanvullende Statenvragen (3) gesteld. Er is een afspraak gemaakt met de exploitant om de gevolgen van Motie te bespreken (30/01). De exploitant en haar onderaannemer hebben een brief met bezwaren gestuurd aan GS (19/01). Er is een juridische toets uitgezet, welke wordt meegenomen in het gesprek met de exploitant op 30/01.
M192-2022	Motie Een veiligere rijksweg N9	CDA, VVD, JA21	14-11-2022	PS verzoeken GS: - Zowel bij Rijkswaterstaat als het Rijk aan te dringen op infrastructurele maatregelen die daadwerkelijk een grote bijdragen leveren aan het terugdringen van het aantal verkeersongevallen op de N9	Olthof, J.	20-11-2023: geen wijzigingen 02-08-2023: Geen wijzigingen. 05-06-2023 Zowel bij het Rijk (ministerie en kamerleden) als bij Rijkswaterstaat wordt bestuurlijk, ambtelijk en via public affairs continu aangedrongen op infrastructurele maatregelen die daadwerkelijk een grote bijdragen leveren aan de

				en hierbij aan te geven dat zowel Gedeputeerde Staten als Provinciale Staten van Noord-Holland het Rijk verzoeken om de uitkomsten van de motie De Pater-Postma en Dijkstra een verder inhoudelijk vervolg te geven.		verkeersveiligheid op de N9. 19-01-2023 Een bestuurlijk overleg wordt voorbereid om de inhoud van de motie met het ministerie te bespreken. De Tweede Kamer heeft op 28 november een nieuwe motie aangenomen aangaande de N9, mede op aandringen van de provincie. Hierin verzoekt de Kamer het kabinet in samenwerking met de provincie Noord-Holland te bezien welke stappen er gezet kunnen worden om de N9 veiliger te maken en de Kamer uiterlijk in het eerste kwartaal van 2023 over de voorgenomen acties te informeren. Hierover vindt ambtelijk overleg plaats met het ministerie en wordt een bestuurlijk overleg voorbereid. Tevens zijn wij ambtelijk in gesprek met Rijkwaterstaat en de regiogemeenten over de uitvoering van kleine maatregelen op de N9 door Rijkswaterstaat.
M53-2022	Motie Meerdere pilots verruiming	PvdD, SP	23-05-2022	PS verzoeken GS: - pilots Verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing uit te voeren in diverse	Rommel, E.	24-10-2023 In het coalitieakkoord is bij het onderwerp functiewijziging van (agrarische) bouwpercelen het volgende opgenomen: 'We kijken opnieuw naar de

	Vrijkomende Agrarische Bebouwing (VAB)			woonregio's, gericht op de huisvesting van plattelandsouderen, plattelandsjongeren of vormen van begeleid wonen.		huidige regelgeving en verkenningen of en zo ja, hoe meer ruimte geboden kan worden aan de functiewijziging van (agrarische) bouwpercelen. Wij zullen u hierover begin 2024 een voorstel doen en de motie M53-2022 daarbij betrekken. 02-08-2023: Geen wijzigingen. 05-06-2023 De beantwoording van de motie maakt onderdeel uit van het onderzoek 'Burgerwoningen in het landelijk gebied' dat in december 2022 is gestart. De verwachting is dat de uitkomsten van het onderzoek in de tweede helft van 2023 aan PS kunnen worden voorgelegd. 20-01-2023 De beantwoording van de motie maakt onderdeel uit van het onderzoek 'Burgerwoningen in het landelijk gebied' dat in december 2022 is gestart. 25-10-2022 Geen wijzigingen. 22-8-2022 De motie Meerdere pilots verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing (VAB) wordt uitgevoerd op basis van de resultaten van het onderzoek "Burgerwoningen in het landelijkgebied" dat de provincie laat uitvoeren. De

Provincie Noord-Holland

						resultaten zijn in het eerste kwartaal 2023 te verwachten.
M37-2022	Motie Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten	VVD, CDA, PvdA, D66, JA21	07-03-2022	PS verzoekt Gedeputeerde Staten: - Om na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg) de opgedane ervaringen en resultaten met de samenwerking in een bouwteam en het werken met een kostentafel en een risicotafel met Provinciale Staten te delen - Bij positieve resultaten de mogelijkheden te verkennen om bouwteam, kostentafel en risicotafel een standaardprocedure te laten zijn bij grote infrastructurele projecten om zo de risico's te verkleinen en bijbehorende kostenoverschrijdingen te verminderen.	Olthof, J.	19-10-2023 Er is vanuit GS een Status-update verstuurd over deze motie (2112434/2111746). Deze is op de C-agenda van de commissie ruimte d.d. 9-10-2023 opgenomen. 09-10-2023: uit besluitelijst GS d.d. 19-09-2023: PS hebben een motie aangenomen om na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg) de opgedane ervaringen en resultaten van een bouwteam en het werken met een kostentafel en een risicotafel met Provinciale Staten te delen en bij positieve resultaten de mogelijkheid te verkennen om deze werkwijze te standaardiseren. PS worden geïnformeerd over de resultaten van tussentijdse evaluatie van deze bouwteam aanpak. Besluit GS: 1. Kennis te nemen van de statusupdate motie M37-2022 'Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten' 2. PS met

						brief te informeren over de statusupdate motie M37- 2022. 01-08-2023: Geen wijzigingen. 05-06-2023 In september 2022 is een tussenevaluatie van vijf lopende bouwteams gestart (daarin wordt ook ingegaan op de aspecten kosten- en risicobeheersing). PS zullen uiterlijk in het derde kwartaal van 2023 per brief geïnformeerd worden over de uitkomst van deze tussenevaluatie. De motie zal worden afgedaan na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg), voorzien in 2025. 24-01-2023 Geen wijzigingen 18-10-22 Geen wijzigingen. 11-8-2022 In september 2022 is een tussenevaluatie van 5 lopende bouwteams gestart (daarin wordt ook ingegaan op de aspecten kosten- en risicobeheersing). De verwachting is dat de resultaten van deze tussenevaluatie begin 2023 met PS kunnen worden gedeeld. 1-6-2022 Bouwteamfase wordt Q2 2022 afgerond waarnaar evaluatie wordt gemaakt en in Q4 2022 aan PS teruggekoppeld wordt.

Provincie Noord-Holland

M7-2022	Motie: 'Innovatieve mogelijkheden ter beperking van overlast'	JA21, Liberaal NH, 50PLUS/PvdO, VVD	31-01-2022	PS roept GS op: • Bij een eventuele realisatie van de A8-A9 de optie mee te nemen om innovatieve mogelijkheden te implementeren om de mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting door de aanleg van de A8-A9 te beperken • Initiatieven van bewoners inzake innovatieve oplossingen inzake luchtkwaliteit en geluidsbelasting mee te nemen.	Olthof, J.	24-10-23: geen wijzigingen. 02-08-2023 Geen wijzigingen 05-06-2023 Geen wijzigingen 24-01-2023 Geen wijzigingen. 24-10-2022 Geen wijzigingen. 09-08-2022 Motie betreft een voorstel dat betrekking heeft op een eventuele vervolgfase van het project. De motie kan pas worden uitgevoerd indien PS besluiten de planuitwerkingsfase van de Verbinding A8-A9 te starten. 19-04-2022 (idem als volgende actualisatie)
M216-2021	Motie bij de begroting jongerenperspectief op bereikbaarheid	PvdA, CDA, SP, PvdD, DENK	08-11-2021	PS verzoekt het college: • Om in gesprek te gaan met de jongeren van de NJR jongerendag over mobiliteit • Om de uitkomsten van de NJR jongerendag mee te nemen in het mobiliteitsbeleid voor zover het past binnen het budget	Olthof, J.	23-11-2023: uit besluitenlijst GS van 14-11-2023: Op 8 november 2021 hebben Provinciale Staten de motie bij de begroting jongerenperspectief op bereikbaarheid (PvdA, 8 november 2021) aangenomen. Het college informeert PS over de voortgang. Besluit GS: 1. PS met brief te informeren over de uitvoering van de Motie bij de begroting

				en de ambities van provincie Noord-Holland.		jongerenperspectief op bereikbaarheid (M216-2021 PvdA, 8 november 2021) 2. PS te verzoeken deze motie als afgedaan te beschouwen. 31-10-2023: De verwachting is dat er eind november een afdoeningsvoorstel van GS aan PS gestuurd zal worden. Deze zal dan op de commissie agenda Ruimte van januari 2024 staan. 02-08-2023 Geen wijzigingen 05-06-2023 De scholierenchallenges hebben inmiddels plaatsgevonden. Binnenkort volgt een afdoeningsvoorstel. 19-01-2023 Geen wijzigingen 31-10-2022 Aan deze motie is deels uitvoering gegeven. De provincie heeft gesproken met het bestuur van de NJR. Van het debat op de NJR jongerendag is een transcript gemaakt dat met de provincie is gedeeld. Helaas stond hier geen directe informatie in over het jongerenperspectief op bereikbaarheid. Aangezien het bestuur geen contactgegevens van de deelnemers beschikbaar heeft, kunnen wij deze jongeren niet alsnog bevragen. Het

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

						jongerenperspectief op bereikbaarheid wordt nu op een andere manier gezocht. Voor het komende schooljaar is door de provincie op twee middelbare scholen in Noord-Holland een scholieren challenge gepland, waarbij mobiliteitsvraagstukken centraal staan. De lessen hieruit worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het provinciaal mobiliteitsbeleid. Nadat de challenges hebben plaatsgevonden, worden Provinciale Staten hierover geïnformeerd (medio 2023). 19-04-2022 De provincie is in gesprek met het bestuur van de NJR. De jongeren die deelnamen aan het debat over mobiliteit op 10 november 2021 komen uit verschillende delen van de provincie en het bestuur heeft hun contactgegevens helaas niet beschikbaar. Van het debat is wel een transcript gemaakt dat met de provincie wordt gedeeld zodra de NJR deze beschikbaar heeft. Vervolgens wordt gekeken of op basis van dit transcript contact kan worden gelegd met de debaters en/of dat

						er lessen uit het debat getrokken kunnen worden voor het provinciaal mobiliteitsbeleid. 11-01-2022 Er is contact gezocht met de Nationale Jeugdraad over de mobiliteitsoplossingen die zijn opgehaald tijdens de NJR jongerendag. De inhoudelijke gesprekken over deze oplossingen en hoe ze meegenomen kunnen worden in het provinciale mobiliteitsbeleid moeten nog plaatsvinden.
M167 -2021	Motie Verdere uitrol infrastructuur van gerecycled plastic bij positieve pilotresultaten	VVD, D66, PvdA	13-09-2021	PS Verzoekt Gedeputeerde Staten: - Provinciale Staten op de hoogte te houden van de ervaringen en lessons learned van de pilot PlasticRoad in het fietspad bij de N247 - Bij (tussentijdse) positieve resultaten te onderzoeken of een verdere uitrol van genoemd concept in de provinciale infrastructuur haalbaar en betaalbaar is	Olthof, J.	23-11-2023: uit besluitenlijst GS van 7-11-2023: De producent achter PlasticRoad gaat stoppen met al haar activiteiten. Daardoor is het niet mogelijk om motie 167-2021 'Verdere uitrol infrastructuur van gerecycled plastic bij positieve pilotresultaten' uit te voeren. Provinciale Staten wordt hierover per brief geïnformeerd. Besluit GS: Bijgaande brief te versturen aan Provinciale Staten met het verzoek om motie 167-2021 'Verdere uitrol infrastructuur van gerecycled plastic bij positieve pilotresultaten' als afgedaan te

						beschouwen. 18/10/23: Er is een update in voorbereiding. Eind 2023 zal GS PS informeren over de uitvoering van deze motie. 02-08-2023: Geen wijzigingen. 05-06-2023 De pilot PlasticRoad is meegenomen in het projectdeel N247 Noord. Het onderzoek naar de grondgesteldheid vergt iets meer tijd dan voorzien. Op basis van de huidige planning zal medio 2024 de uitvoering starten. De oplevering wordt begin 2026 voorzien. 24-01-2023 De stand van deze motie is dat dit meegenomen wordt bij de doorstart van het projectdeel N247 Noord. 24-10-2022 Er wordt gewerkt aan de snelle doorstart van N247-Noord, waarin de PlasticRoad in het fietspad is voorzien. Op basis van de planning zal begin 2024 de uitvoering starten van het noordelijk projectdeel inclusief de pilot Plasticroad in het fietspad. Oplevering wordt voorzien in 2025. 15-08-2022 Door vertraging van het totale project N247 is ook de pilot van de PlasticRoad in het

						fietspad bij de N247 vertraagd. Op basis van de laatste planning zal in 2024 de uitvoering starten van het noordelijk projectdeel inclusief de pilot Plasticroad in het fietspad. 20-04-2022 (idem als volgende actualisatie) 11-01-2022 Door vertraging van het totale project N247 is ook de pilot van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247 vertraagd. De gewijzigde aanpak van het totale project N247 wordt naar verwachting in het eerste kwartaal 2022 gepresenteerd. Dan is ook meer duiding te geven over de uitvoering van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247. 28-10-2021 Door vertraging van het totale project N247 is ook de pilot van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247 vertraagd. De aanleg zal meegenomen worden in de herziene projectplanning N247 en wordt niet meer in 2022 verwacht.
M187-2020	Optimaal onderhouden	D66, GroenLinks, CU, PvdA, PvdD	16-11-2020	PS vragen het college van GS : - een notitie op te stellen, te delen en te bespreken met Provinciale Staten over het	Olthof, J.	20-11-2023: Geen wijzigingen 02-08-2023: Geen wijzigingen 05-06-2023: Geen wijzigingen 19-01-2023: Geen wijzigingen. 18-10-2022: Geen

	snelfietsroutes			fietspad van de toekomst – daarbij ook het kwaliteitsbeeld van veelgebruikte (snel- of door-) fietsroutes mee te nemen.		wijzigingen 29-08-2022: Het eerste deel van de motie (het opnemen van doorfietsroutes als aparte onderhoudscategorie) is als actie opgenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit, die op 9 mei geagendeerd staat voor de Commissie Bereikbaarheid & Mobiliteit (zie pag. 12). Deze actie is verwerkt in de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (INHI) en wordt in de voorbereiding op de herziening van de NIKG in 2023 ook in de NIKG verwerkt, met als resultaat dat doorfietsroutes apart worden beschouwd en gemonitord. Het tweede deel van de motie (in beeld brengen van de kosten van het op onderhouden op het hoogste niveau) wordt bij de herziening van de NIKG in het vierde kwartaal van 2023 aan PS voorgelegd. Bij de vaststelling van de herziene NIKG (in het vierde kwartaal 2023) kan deze motie pas als afgehandeld worden beschouwd. 19-04-2022: (idem als volgende actualisatie) 13-01-2022: Het eerste deel van de

						motie (het opnemen van doorfietsroutes als aparte onderhoudscategorie) is als actie opgenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit, is verwerkt in de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (INHI) en wordt in de voorbereiding op de herziening van de NIKG in 2023 ook in de NIKG verwerkt met als resultaat dat doorfietsroutes apart worden beschouwd en gemonitord. Het tweede deel van de motie (in beeld brengen van de kosten van het op onderhouden op het hoogste niveau) wordt bij de herziening van de NIKG in het vierde kwartaal van 2023 aan PS voorgelegd. Bij de vaststelling van de herziene NIKG (in het vierde kwartaal 2023) kan deze motie pas als afgehandeld worden beschouwd. Bij een eerdere statusupdate is verwezen naar een notitie die in Q4 zal worden voorgelegd: daar is bedoeld de Actieagenda Actieve Mobiliteit. 10-11-2021: (idem als volgende actualisatie) 24-08-2021 GS verwachten de gevraagde

Provincie Noord-Holland

						notitie in Q4-2021 aan te leveren. 05-04-2021 de strekking van de motie is meegenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is in de maak op 6 april 2021 in GS, 22 april ter bespreking in de commissie. 07-01-2021 De strekking van de motie wordt meegenomen in de Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit, die is in de maak. Verwacht wordt dat deze in het eerste of tweede kwartaal van 2021 aan GS wordt voorgelegd, terugkoppeling aan PS volgt dan aansluitend.
M185 -2020	Varende fietspaden	D66, GroenLinks, CU, PvdA	16-11-2020	PS dragen het college van GS op: - de pontveerverbindingen in recreatieve fiets- en wandelroutes op te nemen in de recreatievisie - te onderzoeken of de pontveerverbindingen die in Provinciaal beheer zijn opgenomen kunnen worden in concessieregelingen als openbaar vervoer verbinding om continuïteit en frequentie	Olthof, J.	20-11-2023: Geen wijzigingen 02-08-2023: Om gebruik te kunnen maken van landelijk onderzoek dat momenteel plaatsvindt naar veerponten i.s.m. o.a. andere provincies, Rijkswaterstaat, ministerie van IenW, Vervoerregio Amsterdam en de Fietsersbond, is de planning opgeschoven. Eind 2023 krijgen we de resultaten van dit landelijke onderzoek, waarna we deze kunnen gebruiken voor de veerpontenaanpak binnen onze provincie (zowel voor de ponten in eigen beheer als de andere

				zeker te stellen – of welke andere mogelijkheden er daarvoor zijn – Provinciale Staten van de uitkomsten van dit onderzoek op de hoogte te brengen.		ponten). Medio 2024 verwachten we de resultaten hiervan terug te kunnen koppelen aan Provinciale Staten. 05-06-2023 Geen wijzigingen 19-01-2023 Geen wijzigingen. 18-10-22 Geen wijzigingen 29-8-2022 In de Actieagenda Actieve Mobiliteit, die op 23 mei door Provinciale Staten is vastgesteld, is deze motie opgenomen in de activiteiten. Op pag. 14 staat: “We ontwikkelen veerpontenbeleid met onze partners, om te zorgen dat Noord-Hollandse veerverbindingen die belangrijk zijn voor voetgangers en fietsers behouden blijven, worden verbeterd of worden vervangen voor hoogwaardige alternatieven.” De vraag uit de motie ‘of pontveerverbindingen opgenomen kunnen worden in concessieregelingen als openbaar vervoer verbinding’, is een optie die hierbij ook wordt onderzocht. Het onderzoek wordt komende maanden uitgezet. Vanwege ambtelijk capaciteitsgebrek is dat helaas wat later dan eerst gedacht. We

						verwachten dat we medio 2023 aan Provinciale Staten kunnen terugkoppelen over het onderzoek. 19-04-2022 In de Actieagenda Actieve Mobiliteit, die op 9 mei geagendeerd staat voor de Commissie Bereikbaarheid & Mobiliteit, is deze motie opgenomen in de activiteiten. Op pag. 14 staat: “We ontwikkelen veerpontenbeleid met onze partners, om te zorgen dat Noord-Hollandse veerverbindingen die belangrijk zijn voor voetgangers en fietsers behouden blijven, worden verbeterd of worden vervangen voor hoogwaardige alternatieven.” De vraag uit de motie ‘of pontveerverbindingen opgenomen kunnen worden in concessieregelingen als openbaar vervoer verbinding’, is een optie die hierbij ook wordt onderzocht. Verwacht wordt dat op zijn vroegst in het vierde kwartaal van 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld over het onderzoek. 12-01-2022 Het onderzoek waar om gevraagd wordt is als actie meegenomen de Actieagenda Actieve

						Mobiliteit die op 14 juni ter bespreking in de commissie is geweest, deze zal begin april aan de Staten worden voorgelegd. Verwacht wordt dat op zijn vroegst in het vierde kwartaal 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld over het onderzoek. 08-11-2021 Onderzoek wordt opgestart. Onderzoek is tevens als actie meegenomen in de concept Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni jl. ter bespreking in de commissie is geweest. Verwacht wordt dat in het vierde kwartaal 2022 aan de PS kan worden teruggekoppeld over het onderzoek. 05-07-2021 Er wordt een onderzoek opgestart. Dit onderzoek is tevens als actie meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni ter bespreking in de commissie M&B is besproken. Verwacht wordt dat de resultaten van het onderzoek in eind 2021/ begin 2022 aan PS kunnen worden teruggekoppeld 05-04-2021 Onderzoek wordt opgestart. Onderzoek is tevens als actie meegenomen de Actieagenda

Provincie Noord-Holland

						Actieve Mobiliteit die is in de maak op 6 april 2021 in GS, 22 april ter bespreking in de commissie. Verwacht wordt dat dit in eind 2021/ begin 2022 aan de PS kan worden teruggekoppeld. 07-01-2021 Onderzoek wordt opgestart. Verwacht wordt dat dit in eind 2021/ begin 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld.
M148 -2020	Heroverweging Zijpe- en Hazepolder	PvdA, D66, CU, GroenLinks	22-10-2020	PS roept het College van Gedeputeerde Staten op: 1. de landschappelijke, cultuurhistorische en in potentie aanwezige natuurwaarden van de Zijpe- en Hazepolder te betrekken bij een zorgvuldige heroverweging van de begrenzing van de BPL ter plaatse 2. PS te informeren over de uitkomst van deze heroverweging in de Statencommissie RWK	Kocken, R.	11-10-2023: We streven ernaar om uiterlijk bij de eerstvolgende wijzigingsronde OV NH2022 (start maart 2024) u een voorstel ter afdoening te hebben gedaan 02-08-2023: Geen wijzigingen 20-01-2023 Geen wijzigingen. 25-10-2022 De moties 115 en 148, die gekoppeld zijn aan de verkenning Schagen, zijn nog niet ten uitvoering gebracht omdat de verkenning Schagen na vooronderzoek via de Fasering- en investeringsstrategie woningbouw Schagen is uitgesteld. Deze moties zijn tekstueel verbonden aan de Verkenning. Inmiddels is gezien dat de moties ook los van de verkenning uitgevoerd kunnen worden. Het resultaat

						van de verkenning heeft geen invloed op de verkenning van de Zijpe- en Hazepolder. De landschappen rond de Stad Schagen hebben namelijk hun eigen waarden en bijzonderheden. Daarmee kunnen beide verkenningstrajecten los van elkaar gelopen en beoordeeld worden. De opdracht tot het uitvoeren van de verkenningstraject voor de stad Schagen is uitgesteld naar aanleiding van de bevindingen van het Faserings- en investeringsstrategie. De moties zullen daarom buiten dit kader niet worden uitgevoerd. Op dit moment wordt nagedacht over de wijze waarop deze moties wel tot uitvoering gebracht kunnen worden. Provinciale Staten zullen hierover zo snel als mogelijk geïnformeerd worden. 22-08-2022 Er ligt momenteel een plan van aanpak om de komende maanden deze motie af te ronden. Voor het eind van het jaar is er een antwoord naar PS. 10-01-2022 De moties 115 en 148 zijn tekstueel gekoppeld aan de verkenning Schagen.

						Deze zijn nog niet ten uitvoering gebracht omdat de verkenning Schagen nog in een voorfase zit via een faserings- en investeringsstrategie. Inmiddels is de mogelijkheid gevonden om de moties los van de verkenning uit te voeren. Het resultaat van de verkenning heeft geen invloed op de verkenning van de Zijpe- en Hazepolder. De landschappen rond de Stad Schagen hebben namelijk hun eigen waarden en bijzonderheden en het BPL is niet uitwisselbaar. Daarmee kunnen beide verkenningstrajecten los van elkaar gelopen en beoordeeld worden. Er ligt nu een plan van aanpak klaar waarin de moties in Q1 van 2022 uitgevoerd gaan worden. Zo kunnen vooruitlopend en los van de resultaten van de faserings- en investeringsstrategie (voorverkenning Schagen) de moties worden afgehandeld. 04-11-2021 Het verkenningentraject Schagen is onlosmakelijk verbonden met de Ontwikkelvisie Schagen en het momenteel lopende Faserings- en het Investeringstraject Stad Schagen van de

						Bouwambassadeur. De verkenning is nog in een voorfase. Omdat het BPL rond de stad Schagen niet uitwisselbaar is, is besloten de moties 115 en 148 los van de verkenning te gaan behandelen. Hiervoor ligt momenteel een plan van aanpak klaar dat in het laatste kwartaal van 2021 en het eerste kwartaal van 2022 uitgevoerd gaat worden. Volgens de planning zal in het eerste kwartaal van 2022 antwoord gegeven worden op de moties 115 en 148. 29-06-2021 Participatie vereist een overleg met stakeholders (agrarisch-natuur en landschap-gemeente) om draagvlak voor zodanige aanpassing van de begrenzing BPL te onderzoeken, dat Zijpe- en Hazepolder onder het BPL valt. Dat overleg wordt zo mogelijk nog voor het zomerreces georganiseerd. 22-03-2021 De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing van de Zijpe- en Hazepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen. 11-01-2021 De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL

						begrenzing van de Zijpe- en Hazepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen. Zie ook M115-2020.
M115 -2020	Weidevogels Zijpe	GroenLinks, PvdA	05-10-2020	PS verzoeken het college van GS De Zijpepolder mee te nemen in het verkenningstraject om een integrale afweging te maken tussen de ambities, opgaven en de begrenzing van het BPL in de gemeente Schagen. Daarbij ook recente informatie van lokale en regionale natuurorganisaties te betrekken.	Kocken, R.	11-10-2023: We streven ernaar om uiterlijk bij de eerstvolgende wijzigingsronde OV NH2022 (start maart 2024) u een voorstel ter afdoening te hebben gedaan. 09-08-2023: Geen wijzigingen 05-06-2023 Geen wijzigingen 20-01-2023 Geen wijzigingen. 25-10-2022 De moties 115 en 148, die gekoppeld zijn aan de verkenning Schagen, zijn nog niet ten uitvoering gebracht omdat de verkenning Schagen na vooronderzoek via de Fasering- en investeringsstrategie woningbouw Schagen is uitgesteld. Deze moties zijn tekstueel verbonden aan de Verkenning. Inmiddels is gezien dat de moties ook los van de verkenning uitgevoerd kunnen worden. Het resultaat van de verkenning heeft geen invloed op de verkenning van de Zijpe- en Hazepolder. De landschappen rond de

						Stad Schagen hebben namelijk hun eigen waarden en bijzonderheden. Daarmee kunnen beide verkenningstrajecten los van elkaar gelopen en beoordeeld worden. De opdracht tot het uitvoeren van de verkenningstraject voor de stad Schagen is uitgesteld naar aanleiding van de bevindingen van het Faserings- en investeringsstrategie. De moties zullen daarom buiten dit kader niet worden uitgevoerd. Op dit moment wordt nagedacht over de wijze waarop deze moties wel tot uitvoering gebracht kunnen worden. Provinciale Staten zullen hierover zo snel als mogelijk geïnformeerd worden. 22-08-2022 Na de verkenning Schagen kunnen de moties afgedaan worden. Hiervoor is reeds een plan van aanpak opgesteld en voor het eind van het jaar is de planning om PS te informeren over de bevindingen. 21-04-2022 De uitvoering van de motie hangt samen met de discussie over de verkenning van Schagen Oost. Na de meivakantie worden er 2 werksessies

						gehouden met betrokken partijen waar meningen en informatie met elkaar gedeeld en bediscussieerd gaan worden. Vanuit deze sessies zal een antwoord komen op de moties 10-01-2022 De moties 115 en 148 zijn tekstueel gekoppeld aan de verkenning Schagen. Deze zijn nog niet ten uitvoering gebracht omdat de verkenning Schagen nog in een voorfase zit via een faserings- en investeringsstrategie. Inmiddels is de mogelijkheid gevonden om de moties los van de verkenning uit te voeren. Het resultaat van de verkenning heeft geen invloed op de verkenning van de Zijpe- en Hazepolder. De landschappen rond de Stad Schagen hebben namelijk hun eigen waarden en bijzonderheden en het BPL is niet uitwisselbaar. Daarmee kunnen beide verkenningstrajecten los van elkaar gelopen en beoordeeld worden. Er ligt nu een plan van aanpak klaar waarin de moties in Q1 van 2022 uitgevoerd gaan worden. Zo kunnen vooruitlopend en los van de resultaten van de faserings- en

						investeringsstrategie (voorverkenning Schagen) de moties worden afgehandeld. 04-11-2021 Het verkenningentraject Schagen is onlosmakelijk verbonden met de Ontwikkelvisie Schagen en het momenteel lopende Faserings- en het Investeringstraject Stad Schagen van de Bouwambassadeur. De verkenning is nog in een voorfase. Omdat het BPL rond de stad Schagen niet uitwisselbaar is, is besloten de moties 115 en 148 los van de verkenning te gaan behandelen. Hiervoor ligt momenteel een plan van aanpak klaar dat in het laatste kwartaal van 2021 en het eerste kwartaal van 2022 uitgevoerd gaat worden. Volgens de planning zal in het eerste kwartaal van 2022 antwoord gegeven worden op de moties 115 en 148. 05-07-2021 Participatie vereist een overleg met stakeholders (agrarisch-natuur en landschap-gemeente) om draagvlak voor zodanige aanpassing van de begrenzing BPL te onderzoeken, dat Zijpe- en Hazepolder onder het BPL valt. Dat overleg wordt zo mogelijk nog voor

Provincie Noord-Holland

						het zomerreces georganiseerd 22-03-2021 De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing van de Zijpepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen. 11-01-2021 De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing van de Zijpepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen. Zie ook M148-2020.

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	14243
Extern Zaak ID	2125539
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 februari 2024
Agendapunt	4.a
Titel	Actualisering integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 februari 2024**

Toelichting

Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031, dat in november 2023 door PS is vastgesteld, geeft inzicht in de geprogrammeerde vervangings- en verbeter- en uitbreidingsprojecten van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering. In verband met de voortgang vragen wij PS in te stemmen met de promotie naar de realisatiefase van een aantal investeringsprojecten en de bijbehorende kredietaanvragen en meerdere kredietverhogingen op te nemen in de voordracht Eerste Begrotingswijziging 2023.

Provincie
Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
mw T. van Egmond
BEL/MOB

Telefoonnummer 023 5145233
egmondt@noord-holland.nl

Verzenddatum

10 JAN. 2024

Kenmerk
2125539/2125543

Uw kenmerk

Betreft: Actualisering integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de voordracht van de Actualisering van het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031. In deze voordracht vragen wij onder andere een aantal maatregelen te promoveren naar de realisatiefase, waarvoor kredietaanvragen zijn opgenomen in de Voordracht van de Eerste Begrotingswijziging 2024. Daarom verzoeken wij u de Actualisering van het iMPI 2024-2031 voorafgaand aan de Eerste Begrotingswijziging 2024 te behandelen in uw vergadering van 4 maart a.s.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Bijlage(n):
Voordracht

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Provincie Noord-Holland

2024

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 9 januari 2024

Onderwerp: Actualisering integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031

Kenmerk: 2125539/2125545

Bijlagen: geen

1. Inleiding

Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) geeft inzicht in de geprogrammeerde onderhouds- en vervangingsmaatregelen en de maatregelen ter verbetering en/of uitbreiding van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering. In november 2023 hebben uw Staten het iMPI 2024-2031 (voordracht 53) vastgesteld.

In verband met de voortgang van de projecten vragen wij u deze voordracht:
- in te stemmen met de opname van een aantal investeringsmaatregelen in de studiefase;
- een aantal investeringsmaatregelen te promoveren naar de planfase;
- een aantal investeringsmaatregelen te promoveren naar de realisatiefase;
- een aantal investeringsmaatregelen te schrappen;

In deze voordracht geven wij nadere uitleg over de kredietaanvragen van maatregelen die naar de realisatiefase promoveren en duurder wordende maatregelen, waarvoor een aanvullend krediet wordt aangevraagd. In overeenstemming met de Financiële Verordening[1] zijn alle kredietaanvragen opgenomen in de voordracht van de Eerste Begrotingswijziging (EBW) 2024.

2. Opname en promotie van investeringsmaatregelen

Voor de Actualisering van het iMPI 2024-2031 stellen wij voor:

de volgende verbeter- en uitbreidingsmaatregelen op te nemen in de studiefase:
- ***alg-49 Kleinschalige verkeersveiligheidsmaatregelen***
  Er wordt een inventarisatie uitgevoerd naar locaties (zowel kruispunten als wegvakken), waar kleinschalige, infrastructurele maatregelen op korte termijn kunnen worden gerealiseerd, die de verkeersveiligheid verbeteren. Vervolgens wordt een overkoepelend krediet aangevraagd, zonder expliciet aan te geven welke maatregelen worden gerealiseerd. Op deze manier kunnen maatregelen sneller worden opgepakt en uitgevoerd. Jaarlijks wordt gerapporteerd welke maatregelen binnen het krediet zijn gerealiseerd en welke nieuwe locaties worden opgenomen op de inventarisatielijst. De omvang van dit pakket en de exacte werkwijze worden aan u voorgelegd bij het iMPI 2025-2032 (november 2024).

[1] In de Financiële Verordening Provincie Noord-Holland staat dat kredietaanvragen in de voordracht van de Begroting(-swijziging) worden opgenomen en niet in de voordracht (van de actualisering) van het iMPI. (De actualisering van) Het iMPI wordt voorafgaand aan de Begroting(-swijziging) in dezelfde vergadering van Provinciale Staten behandeld.

- ***N240-17 Verbetering doorstroming N240-WFO terrein***
  Naar aanleiding van een verkeerskundig onderzoek blijkt dat na 2030 infrastructurele maatregelen nodig zijn om de doorstroming op de N240 en de rotonde optimaal en verkeersveilig te houden. Samen met de gemeente Medemblik en de bedrijven op het WFO-terrin wordt gekeken welke maatregelen kansrijk en toekomstbestendig zijn om de doorstroming op de N240 en de rotonde te verbeteren.
- ***N242-30 Verbreden Huygenfietsbrug***
  De Huygenfietsbrug is onderdeel van de doorfietsroute Heerhugowaard-Alkmaar. De brug wordt vervangen en gelijktijdig met de vervanging wordt deze verbreed naar 4 meter om te voldoen aan de afmetingen van een doorfietsroute. Daarnaast worden op de oostelijke parallelbrug fietssuggestiestroken gerealiseerd.
- ***N245-14 Ontbrekend fietspad N245, ged. Ambachtsdijk (Dirkshorn)-Zuiderweg (Schagen)***
  Langs de N245 tussen de Ambachtsdijk in Dirkshorn en de Zuiderweg in Schagen ligt geen fietspad. Dit traject is onderdeel van de doorfietsroute Schagen-Warmenhuizen. Door de aanleg van het fietspad ontstaat een kortere en veiligere route en hoeven fietsers niet om te fietsen over veelal onverlichte erftoegangswegen.
- ***N515-09 Bushalte Zaanse Schans***
  Het realiseren van een definitieve bushalte ter hoogte van de Zaanse Schans gelijktijdig met het groot onderhoud (N515b-04). Eind 2023 is een tijdelijke halte gerealiseerd.

de volgende verbeter- en uitbreidingsmaatregel te promoveren naar de realisatiefase:
- N250-05 Uitritten N250;

de volgende vervangingsinvesteringen te promoveren naar de realisatiefase:
- K11a-01 Vaarwegvak 22 - Broekervaart: 't Schouw - splitsing Gouwe en Purmer Ee;
- K11b-01 Vaarwegvak 23 - Trekvaart Schouw – Edam;
- N250a-04 Toepassing circulaire geleiderail;
- N511a-05 Paddentunnels 6 stuks;

de volgende verbeter- en uitbreidingsmaatregel te schrappen:
- HOV-11 Fietsoversteken busbaan Toolenburg - Nieuw-Vennep, omdat de verkeersveiligheidsproblemen bij de oversteken zeer beperkt zijn, de gemeente Haarlemmermeer en de VRA ook geen prioriteit geven aan deze maatregelen en de realisatiekosten aanzienlijk hoger zijn dan eerder ingeschat.

De maatregelen, waarvoor krediet wordt aangevraagd, zijn in paragraaf 3 nader omschreven. In de iMPI-viewer staat een uitgebreidere omschrijving en de stand van zaken van alle verbeter- en uitbreidingsmaatregelen en van een aantal vervangingsmaatregelen.

3. KREDIETAANVRAGEN

Zoals de Financiële Verordening voorschrijft, worden in de voordracht van de EBW 2024 de benodigde kredieten (exclusief btw) voor de uitvoering van het iMPI aangevraagd. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen kredietaanvragen van maatregelen die promoveren naar de realisatiefase en kredietverhogingen van maatregelen die al in realisatie zijn.
In deze paragraaf geven wij een omschrijving van de maatregel, een korte financiële toelichting, de reden van de kredietaanvraag en de dekking van het krediet.
Bij projecten die bestaan uit meerdere maatregelen (bijvoorbeeld vervanging en verbetering/ uitbreiding) worden de kredieten separaat aangevraagd vanwege gescheiden dekkingsbronnen in de begroting. De toelichting van deze projecten is wel gebundeld.

De kredietbesluiten zijn in onderstaande tabellen samengevat.

Vervangingsinvesteringen

project-nummer	Eerste Begrotingswijziging 2024 kredietbesluiten vervangingsinvesteringen	kredietsoort	reeds beschikbaar krediet	krediet-aanvraag	totaal krediet	jaar oplevering
19D07-90	Vaarverbinding Boerenverdrietsluis	vaarwegen	16.500.000	-14.564.444	1.935.556	
K06-10	Wachtplaats Braaksluis	vaarwegen	1.285.000	415.000	1.700.000	2025
24BB-95	Centrale afstandsbediening (CAB) - 2e gedeelte fase 1	wegen	17.572.050	4.750.000	22.322.050	2026
MRL-07	Machinerichtlijn 2e gedeelte fase 1 en overige lokale objecten	wegen	20.268.950	2.550.000	22.818.950	2026
K11a-01 en K11b-01	Vaarwegvak 22 - Broekervaart: 't Schouw - splitsing Gouwe en Purmer Ee & Vaarwegvak 23 - Trekvaart Schouw - Edam	vaarwegen		14.800.000	14.800.000	2026
K20a-01	Vaarwegvak 5	vaarwegen	4.120.000	2.680.000	6.800.000	2025
K20n-d-01	Vaarwegvak 1	vaarwegen	4.000.000	200.000	4.200.000	2025
N240b-01	Vervangen kunstwerken	wegen	5.200.000	12.800.000	18.000.000	2026
N250a-04	Toepassing circulaire geleiderail	wegen		350.000	350.000	2024
N511a-05	Vervanging paddentunnels 6 stuks	wegen		1.400.000	1.400.000	2024
steunpunten	Energieneutraal maken steunpunten	gebouwen	3.820.000	700.000	4.520.000	2024
	Totaal kredietbesluiten			**26.080.556**		

Verbeter- en uitbreidingsinvesteringen

project-nummer	Eerste Begrotingswijziging 2024 kredietbesluiten verbeter- en uitbreidingsmaatregelen	reeds beschikbaar krediet	krediet-aanvraag	provinciaal financieringsbudget		totaal krediet	jaar oplevering
				reserves	kapitaal-lastenbudget		
N236-11	Reconstructie N236, deel 6: Faunapassage (hmp. 13,2)-Noordereind	1.500.000	1.100.000		1.100.000	2.600.000	2024
N250-05	Uitritten N250		150.000	150.000	0	150.000	2024
	Totaal kredietbesluiten		**1.250.000**	**150.000**	**1.100.000**		

Nieuwe kredietaanvragen

a. **K11a-01 Vaarwegvak 22 - Broekervaart: 't Schouw - splitsing Gouwe en Purmer Ee en K11b-01 Vaarwegvak 23 - Trekvaart Schouw - Edam** **€ 14.800.000**
Financieel: Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen.
Uitvoering: 2024-2026
Omschrijving maatregel: Het vervangen van de huidige oeverconstructie Broekervaart tussen Trekvaart 't Schouw en Edam, vaarwegvak 22 over een lengte van circa 1.500 meter en vaarwegvak 23 over een lengte van circa 2.350 meter, omdat deze einde levensduur nadert.
Reden kredietaanvraag: Het project is uitvoeringsgereed en de aanbesteding kan worden opgestart.

b. **N250-05 Uitritten N250** **€ 150.000**
Financieel: Het krediet komt ten laste van Bereikbaarheid Den Helder – 10 punten plan Helderse Lijn (reserve Ontwikkeling Provinciale Infrastructuur).
Uitvoering: 2024
Omschrijving maatregel: Ter verbetering van de verkeersveiligheid worden -gelijktijdig met het groot onderhoud- maatregelen genomen bij 2 in-/uitritten op de N250. Er wordt bermverharding aangelegd. Tevens worden 6 pechhavens omgebouwd tot vluchthaven.
Reden kredietaanvraag: De aanbesteding moet worden opgestart, zodat de maatregelen gelijktijdig met het groot onderhoud van de N250 kunnen worden uitgevoerd.

c. **N250a-04 Toepassing circulaire geleiderail** **€ 350.000**
Financieel: Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen.
Uitvoering: 2024
Omschrijving maatregel: Als duurzaamheidsmaatregel wordt de geleiderail vervangen door een hergebruikte, opnieuw verzinkte geleiderail. De lifecycle kosten van een gerenoveerde geleiderail zijn nagenoeg gelijk aan een reguliere geleiderail.
Reden kredietaanvraag: De aanbesteding moet worden opgestart, zodat de maatregelen gelijktijdig met het groot onderhoud van de N250 kunnen worden uitgevoerd.

d. **N511a-05 Vervangen paddentunnels (6 stuks)** **€ 1.400.000**
Financieel: Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen.
Uitvoering: 2024
Omschrijving maatregel: Gelijktijdig met het onderhoud worden 6 paddentunnels onder de N511 vervangen, inclusief paddenschermen en actieve markeringsinstallatie. De paddentunnels zijn verzakt, de schermen niet meer functioneel en de actieve markeringinstallatie is op een aantal locaties defect.
Reden kredietaanvraag: De aanbesteding moet worden opgestart, zodat de maatregelen met het groot onderhoud kunnen worden uitgevoerd.

Kredietverhogingen

e. **24-uurs centrale bediening bruggen en sluizen**
maatregel 24BB-95 Centrale afstandsbediening (CAB) 2e gedeelte fase 1 ***€ 4.750.000***
Financieel: Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen.
Voor deze maatregel is reeds een krediet beschikbaar van € 17.572.050. Met deze kredietaanvraag komt het totale krediet op € 22.322.050.
Uitvoering: 2023-2026
Omschrijving maatregel: Door bruggen en sluizen te bedienen vanuit één centrale kan het bedienen van bruggen en sluizen beter op elkaar worden afgestemd voor zowel de scheepvaart als het wegverkeer. In de eerste fase is de Bediencentrale in Heerhugowaard gerealiseerd, is de glasvezelinfrastructuur aangelegd en zijn 12 bruggen aangesloten op de Bediencentrale. In de tweede fase worden nog eens 31 bruggen en sluizen aangesloten.
Reden kredietaanvraag: Er is aanvullend krediet nodig voor het aansluiten van de Roskamsluis, Braaksluis, Molenkolksluis op de bediencentrale en het creëren van de mogelijkheid voor lokale bediening in de zomerperiode. Daarnaast is extra budget benodigd in verband met de indexatie over de afgelopen jaren.
maatregel MRL-07 Machinerichtlijn en overige lokale objecten ***€ 2.550.000***
Financieel: Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen.
Voor deze maatregel is reeds een krediet beschikbaar van € 20.268.950. Met deze kredietaanvraag komt het totale krediet op € 22.818.950.
Het totale krediet voor het project 24-uurs centrale bediening bruggen en sluizen is € 45.141.000.
Uitvoering: 2023-2026
Omschrijving maatregel: Kunstwerken die worden aangesloten op de Bediencentrale in Heerhugowaard moeten voldoen aan de Machinerichtlijn (MRL). Tijdens de uitvoering van het CAB-project is de impact van de MRL duidelijk geworden. Om een veilige bediening op afstand te garanderen, zijn aanpassingen aan de installaties en besturing nodig.
Reden kredietaanvraag: De benodigde aanpassingen aan de (elektrische) installatie van de Koopvaardersschutsluis (KVSS) voor de aansluiting op de bediencentrale waren onderdeel van de verlenging van de KVSS. Bij het project renovatie KVSS worden deze werkzaamheden niet meegenomen en zijn daarom toegevoegd aan de MRL Door de langere uitvoeringsperiode van de KVSS vindt het ombouwen naar centrale bediening pas in 2026 plaats door een apart projectteam. Daarnaast is extra budget benodigd in verband met indexatie over de afgelopen jaren.

f. **K06-10 Wachtplaats Noord en Zuid Braaksluis** **€ 415.000**
Financieel: Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen. Voor dit project is reeds een krediet beschikbaar van € 1.285.000. Met deze kredietaanvraag komt het totale krediet op € 1.700.000.
Uitvoering: 2024-2025
Omschrijving maatregel: De wachtplaatsen aan de noord- en zuidzijde van de Braaksluis naderen einde levensduur en worden vervangen.
Reden kredietaanvraag: Er is een aanvullend krediet benodigd in verband met de indexatie over de jaren 2021 t/m 2023.

g. **K20a-01 Vaarwegvak 5 Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Omval – Alkmaar Noord** **€ 2.680.000**
Financieel: Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen. Voor dit project is reeds een krediet beschikbaar van € 4.120.000. Met deze kredietaanvraag komt het totale krediet op € 6.800.000
Uitvoering: 2024-2025
Omschrijving maatregel: Het vervangen van de oeverconstructie Noordhollandsch Kanaal, splitsing Omval–Alkmaar Noord (vaarwegvak 5), omdat deze einde levensduur nadert.
Reden kredietaanvraag: De werkzaamheden aan de oevers van vaarwegvak 5 zijn afgerond, uitgezonderd het deel “Ouwehand Bouw (Jaagpad)” -over een lengte van circa 400 meter- dat tijdelijk uit de scope is gehaald. Door de hoge staalprijzen is het totaal beschikbare krediet voor de uitgevoerde werkzaamheden (dus exclusief deel Ouwehand) gebruikt. Er wordt nu een krediet aangevraagd voor het deel Ouwehand, dat uitvoeringsgereed is en waarvan de aanbesteding kan worden opgestart.

h. **K20n-d-01 Vaarwegvak 1 - Noordhollandsch Kanaal: Pontveer Westeinde - Koopvaardersschutsluis** **€ 200.000**
Financieel: Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen. Voor dit project is reeds een krediet beschikbaar van € 4.000.000. Met deze kredietaanvraag komt het totale krediet op € 4.200.000.
Uitvoering: 2024-2025
Omschrijving maatregel: Het vervangen van de oeverconstructie Noordhollandsch Kanaal vaarwegvak 1 over een lengte van circa 800 meter, omdat deze einde levensduur nadert.
Reden kredietaanvraag: Er wordt een aanvullend krediet voor elektrificatie (gebruik elektrische kraan en elektrisch schip) aangevraagd, zodat de werkzaamheden duurzaam en met een lagere emissie worden uitgevoerd.

i. **N236-11 Reconstructie N236, deel 6 Noordereind** **€ 1.100.000**
Financieel: Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen. Voor dit project is reeds een krediet beschikbaar van € 1.500.000. Met deze kredietaanvraag komt het totale krediet op € 2.600.000.
Uitvoering: 2024
Omschrijving maatregel: Gelijktijdig met het groot onderhoud wordt de verkeersveiligheid op dit wegvak verbeterd door een verbreding van de rijbaan en het fietspad en worden de uitritten beter herkenbaar gemaakt.
Reden kredietaanvraag: Als gevolg van problematiek rond een te verleggen oliegekoelde 50 kV-leiding van Qirion, is het werk nog niet gerealiseerd. Inmiddels is hiervoor een oplossing gevonden en zodra de leiding daadwerkelijk is verlegd, kunnen de werkzaamheden worden uitgevoerd.
In 2015 is het uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld. Door de lange doorlooptijd is het beschikbare krediet als gevolg van indexatie/prijspeilontwikkeling niet meer voldoende en was/is er meer inzet van de projectorganisatie nodig. Tevens draagt de provincie 10% van de kosten bij aan de verlegging van de Qirion-leiding.

j. **N240b-01 Vervanging kunstwerken 14H02 en 14H04** **€ 12.800.000**
Financieel: Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen.
Voor dit project is reeds een krediet beschikbaar van € 5.200.000. Met deze kredietaanvraag komt het totale krediet op € 18.000.000.
Uitvoering: 2024-2026
Omschrijving maatregel: Het vervangen van 2 vaste bruggen op de N240 nabij Medemblik. Beide kunstwerken worden IFD (industrieel, flexibel en demontabel) gebouwd, zodat ze eventueel later op een andere locatie kunnen worden hergebruikt.
Reden kredietaanvraag: Het beschikbare krediet is onvoldoende vanwege:
- aanvullende duurzaamheidseisen (IFD bouwmethode kunstwerken);
- prijsindexatie over de afgelopen jaren;
- hogere kosten conditionering project door langere doorlooptijd;
- kosten verleggen kabels en leidingen, die niet voor rekening zijn van de K&L-bedrijven;
- grotere post onvoorzien vanwege onzekerheid inflatie tijdens de looptijd van het project.

k. **Energieneutraal maken steunpunten directie B&U** **€ 700.000**
Financieel: Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten gebouwen.
Voor dit project is reeds een krediet beschikbaar van € 3.820.000. Met deze kredietaanvraag komt het totale krediet op € 4.520.000.
Uitvoering: 2024
Omschrijving maatregel: De steunpunten worden gebruikt door de wegbeheerders en voor strooiwerkzaamheden. De steunpunten zijn gevestigd in gebouwen die deels verouderd zijn en qua binnenklimaat en energieverbruik niet meer aan de huidige eisen voldoen. De provincie heeft de ambitie om in 2030 haar CO^2-uitstoot met 49% te laten afnemen. Daarom worden de steunpunten energieneutraal en gasloos heringericht.
Reden kredietaanvraag: Uitbreiding scope:
- Tijdens de voorbereiding bleek dat ook de bedienhuisjes van de Koopvaardersschutsluis, brug/sluis Purmerend, pontveer Westeinde en sluisgebouw De Kooy nog zijn voorzien van een gasaansluiting. Het gasloos en energieneutraal maken van deze 4 gebouwen wordt meegenomen in het huidige project.
- Tijdens inspectie is gebleken dat de daken binnen enkele jaren aan groot onderhoud toe zijn. Daarom wordt voorafgaand aan het plaatsen van zonnepanelen groot onderhoud aan de daken uitgevoerd.

Aframen krediet

l. **Vaarverbinding Boerenverdrietsluis** **-/- € 14.564.444**
Financieel: Er is een krediet beschikbaar van € 16.500.000 (€ 13.000.000 provinciale subsidie en € 3.500.000 gemeentelijke bijdrage). Met deze kredietverlaging komt het resterende krediet op € 1.935.556 (= gemaakte kosten).
Omschrijving maatregel: Tijdens de vervanging van de kolk en damwand van de Koopvaardersschutsluis (KVSS) zou de gemeentelijke Boerenverdrietsluis (BVS) worden gebruikt als omvaarroute. Het plan was de BVS om te bouwen van keer- naar schutsluis, die daarna een permanente route voor de recreatievaart zou blijven.
Reden kredietaframing: Bij de actualisering van het iMPI 2023-2030 (Vd 2023-08) is de scope van het project Koopvaardersschutsluis (KVSS) aangepast. De omvaarroute door de BVS en de verlengingsopgave van de KVSS bleken niet noodzakelijk en alleen tegen zeer hoge kosten uitvoerbaar. Besloten is de verlengingsopgave uit te stellen en op een later moment opnieuw af te wegen en de KVSS nu alleen te renoveren.
Bij de Tweede Begrotingswijziging 2023 is ruim € 11.000.000 in de reserve ontwikkeling Havencomplexen gestort om een volwaardige vaarverbinding via de BVS te creëren. Er is echter niet tegelijkertijd een besluit genomen om het beschikbare krediet voor de BVS te verlagen.

4. FINANCIËN

In de begroting zijn stelposten opgenomen voor de dekking van kapitaallasten van investeringen[2]. Op basis van de kredietbesluiten worden de stelposten na ingebruikname van de investeringsprojecten verlaagd, waarbij de kapitaallasten gelijktijdig worden verhoogd.
In de stelpost voor zowel de Vervangings- als de Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen is voldoende ruimte voor de huidige kredietaanvragen bij de Eerste Begrotingswijziging 2024.
Het verloop van de stelposten wordt op basis van de voorgestelde kredietbesluiten én de geprogrammeerde vervangings- en verbeter- en uitbreidingsinvesteringen doorgerekend.

Bij het Coalitieakkoord 2023-2026 zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor de financiering van zowel duurder wordende onderhouds- en vervangingsmaatregelen als verbeter- en uitbreidingsmaatregelen.

Stelpost Vervangingsinvesteringen

In onderstaande tabel is het verloop van de stelpost Vervangingsinvesteringen in een aantal stappen te zien. Allereerst laat deze zien dat er voldoende ruimte is voor de huidige kredietaanvragen. Vervolgens is gekeken naar het verloop van de stelpost voor de gehele programmering van vervangingen zónder de extra middelen van het Coalitieakkoord.

Verloop stelpost Vervangingsinvesteringen bedragen x € 1 mln	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Huidige stand stelpost	0,0	1,8	2,8	4,7	4,4	5,2	6,1	7,0
Stand stelpost na vaststelling kredieten EBW2024	0,0	1,7	2,7	3,7	3,4	4,2	5,1	6,0
Stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde vervangingsinvesteringen studie- en planfase iMPI2024-2031 (**zónder CA2023** extra middelen)	0,0	1,6	2,1	0,7	-0,6	-2,3	-2,6	-3,2

De stand van de stelpost laat vanaf 2028 een oplopende negatieve reeks zien. In het Coalitieakkoord is echter voorzien in aanvullende dekking voor de onderhouds- en vervangingsopgave van de provinciale infrastructuur. Deze aanvullende dekking is bedoeld voor zowel onderhoud als vervanging. Voor vervangingen kunnen meerjarig extra middelen aan de stelpost worden toegevoegd, waardoor ruimte voor nieuwe investeringen ontstaat.

Voor het beeld is in onderstaande tabel het verloop van de stelpost opgenomen, indien deze extra dekking geheel zou worden ingezet voor vervangingsinvesteringen. Te zien is dat de extra dekking niet geheel nodig is voor vervangingen. Daarom worden momenteel voorstellen uitgewerkt hoe deze extra middelen deels kunnen worden ingezet voor de onderhoudsopgave.

Verloop stelpost Vervangingsinvesteringen bedragen x € 1 mln	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Extra ruimte voor onderhoud en vervangingen coalitieakkoord 2023, exacte inzet nog te bepalen, deels (onderhoud), deels kapitaallasten.	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	7,0
Inclusief CA2023 - stand stelpost ná uitvoering geprogrammeerde vervangingsinvesteringen studie- en planfase iMPI2024-2031	0,0	2,6	4,1	3,7	3,4	2,7	3,4	3,8

[2] Voorbeeld: een reconstructie van een weg kost € 50 mln en wordt in 50 jaar afgeschreven. Dit betekent 50 jaar lang een kapitaallast van € 1 mln.

Stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen
De extra middelen van het Coalitieakkoord voor verbetering en uitbreiding zijn wel geheel toegevoegd aan de stelpost verbeter- en uitbreidingsinvesteringen. In onderstaande tabel is te zien dat door deze de verhoging binnen de stelpost voldoende ruimte is voor de realisatie van projecten in de huidige studie- en planfase. Daarnaast is er nog ruimte om nieuwe projecten in de studiefase op te nemen en te realiseren. Aan de hand van de nieuwe investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) 2024-2027, die nu wordt voorbereid, zullen wij hiervoor in het iMPI 2025-2032 voorstellen doen.

Verloop stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen *bedragen x € 1 miljoen*	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**
huidige stand stelpost	0,97	1,91	2,99	3,96	4,69	5,69	6,69	6,69	6,69
stand stelpost na vaststelling kredieten EBW2024	0,95	1,84	2,92	3,89	4,62	5,62	6,62	6,62	6,62
kapitaallasten geprogrammeerde planfase iMPI 2024-2031	0,00	0,00	0,02	0,05	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17
kapitaallasten geprogrammeerde studiefase iMPI 2024-2031	0,03	0,12	0,32	0,72	1,37	1,64	1,87	1,94	4,78
stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde verbeter- en uitbreidingsinvesteringen planfase iMPI 2024-2031	0,95	1,84	2,90	3,83	4,44	5,44	6,44	6,44	6,44
stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde verbeter- en uitbreidingsinvesteringen studie- en planfase iMPI 2024-2031	0,92	1,72	2,57	3,11	3,07	3,80	4,57	4,50	1,66

5. VOORSTEL

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

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

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

Ontwerpbesluit

Nr.

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 9 januari 2024 over de Actualisering van het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031;

besluiten:

1. in te stemmen met de opname van de volgende verbeter- en uitbreidingsmaatregelen in de studiefase:
   a. alg-49 Kleinschalige verkeersveiligheidsmaatregelen;
   b. N240-17 Verbetering doorstroming N240-WFO terrein
   c. N242-30 Verbreden Huygenfietsbrug;
   d. N245-14 Ontbrekend fietspad N245, ged. Ambachtsdijk-Zuiderweg;
   e. N515-09 Bushalte Zaanse Schans;

2. de volgende verbeter- en uitbreidingsmaatregel te promoveren naar de realisatiefase:
   a. N250-05 Uitritten N250;

3. de volgende vervangingsmaatregel te promoveren naar de realisatiefase:
   a. K11a-01 Vaarwegvak 22 - Broekervaart: 't Schouw - splitsing Gouwe en Purmer Ee;
   b. K11b-01 Vaarwegvak 23 - Trekvaart 't Schouw – Edam;
   c. N250a-04 Toepassing circulaire geleiderail;
   d. N511a-05 Paddentunnels 6 stuks;

4. in te stemmen met het schrappen van de volgende verbeter- en uitbreidingsmaatregel:
   a. HOV-11 Fietsoversteken busbaan Toolenburg - Nieuw-Vennep;

5. de volgende kredietaanvragen/-aanpassing te behandelen bij de EBW 2024:

a. K11a-01 Vaarwegvak 22 - Broekervaart: 't Schouw - splitsing Gouwe en Purmer Ee en K11b-01 Vaarwegvak 23 - Trekvaart 't Schouw - Edam	€ 14.800.000
b. N250-05 Uitritten N250	€ 150.000
c. N250a-04 Toepassing circulaire geleiderail	€ 350.000
d. N511a-05 Vervangen paddentunnels (6 stuks)	€ 1.400.000
e. 24BB-95 Centrale afstandsbediening (CAB) 2e gedeelte fase 1	€ 4.750.000
f. MRL-07 Machinerichtlijn 2e gedeelte fase 1 CAB en overige lokale objecten	€ 2.550.000
g. K06-10 Wachtplaats Noord en Zuid Braaksluis	€ 415.000
h. K20a-01 Vaarwegvak 5 NHK: Splitsing Omval-Alkmaar Noord	€ 2.680.000
i. K20n-d-01 Vaarwegvak 1 NHK: Pontveer Westeinde-Koopvaardersschutsluis	€ 200.000
j. N236-11 Reconstructie N236, deel 6 Noordereind	€ 1.100.000
k. N240b-01 Vervanging kunstwerken 14H02 en 14H04	€ 12.800.000
l. Energieneutraal maken steunpunten directie B&U	€ 700.000
m. Vaarverbinding Boerenverdrietsluis	-/- € 14.564.444

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	14282
Extern Zaak ID	2173170
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 februari 2024
Agendapunt	5.a
Titel	Financiën: Eerste begrotingswijziging 2024
Organisatieonderdeel	CZ/FIN

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	12 februari 2024

Toelichting

In de provinciale begroting wijzen Provinciale Staten toe voor welke doelen de provincie haar beschikbare middelen inzet. Deze eerste begrotingswijziging omvat een bijstelling van de begroting 2024.

Provincie Noord-Holland

2024

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 16 januari 2024

Onderwerp: Eerste begrotingswijziging 2024

Kenmerk: 2173170/2173174

Bijlagen: Eerste begrotingswijziging 2024

1. Inleiding

Hierbij bieden wij u de eerste begrotingswijziging 2024 aan. De eerste begrotingswijziging is onderdeel van de Noord-Hollandse planning- en controlcyclus die bestaat uit de kaderbrief, de begroting, begrotingswijzigingen en de jaarstukken. In deze eerste begrotingswijziging worden de geraamde inkomsten en uitgaven in 2024 bijgesteld op basis van de actuele verwachtingen, de in de LBW 2023 voorgestelde uitgestelde intenties. Verder zijn er verschuivingen i.v.m. de eerste overhevelingen vanuit de reserve Coalitieakkoord en de afwikkeling reserve Economisch Herstel en duurzaamheid

In deze voordracht stellen wij u het volgende voor:

- In te stemmen met een aantal kredietaanvragen vanuit de actualisatie van het integraal meerjarenprogramma infrastructuur (iMPI);
- Instellingsbesluit reserve PPLG en aanpassing looptijd van de reserve Herstructurering bedrijventerrein;
- Vaststellen kaders en bestedingscriteria ten behoeve van de reserve PPLG;
- In te stemmen met de eerste begrotingswijziging 2024;
- De gewijzigde lijst met subsidies buiten uitvoeringsregeling vast te stellen.

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

De eerste begrotingswijziging is een standaard onderdeel van de planning- en controlcyclus en stelt Provinciale Staten in staat om het budgetrecht uit te oefenen.

3. Toelichting

Financiële ontwikkelingen
Het begrotingsresultaat wordt in de eerste begrotingswijziging met € 3,1 miljoen voordelig bijgesteld. Het begrotingsresultaat komt daarmee op een positief saldo van € 3,1 miljoen (overschot).

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

min is voordelig	Begroot 2024 voor eerste wijziging	Eerste begrotings-wijziging	Begroot 2024 na eerste wijziging
1 Bestuur	24.009	1.261	25.270
2 Klimaat en gezonde leefomgeving	80.267	-7.006	73.261
3 Ruimte en Wonen	22.234	4.028	26.262
4 Bereikbaarheid	241.211	9.942	251.153
5 Natuur en landelijk gebied	153.826	13.755	167.581
6 Economie, leefbaarheid en cultuur	38.241	36.969	75.260
7 Overzicht Algemene middelen en organisatie	-476.101	-4.609	-480.710
Totaal saldo van lasten en baten	**83.687**	**54.390**	**138.077**
Stortingen	182.834	4.396	187.230
Onttrekkingen	-266.520	-61.890	-328.410
Totaal mutaties reserves	**-83.686**	**-57.494**	**-141.180**
Begrotingsresultaat	**0**	**-3.104**	**-3.104**

In hoofdstuk 3 van de EBW2024 wordt op programmaniveau een specificatie gegeven van de voorgestelde wijzigingen in de begroting 2024. Een aantal specifieke mutaties die in diverse programma's terugkomen worden hieronder toegelicht.

Reserve Coalitieakkoord

In de begroting 2024 is de reserve Coalitieakkoord gevormd. In het coalitieakkoord is afgesproken € 136,1 miljoen aan incidentele middelen beschikbaar te stellen om de gewenste doelen te bereiken. Bij het opstellen van de begroting 2024 is de eerste storting in de reserve Coalitieakkoord gedaan. Het was en is nog niet mogelijk om de volledige € 136,1 miljoen in de reserve te storten omdat een deel van de middelen pas beschikbaar komt zodra de taakstelling van € 40 miljoen verwerkt is (planning kaderbrief 2025, juni 2024 in PS) en zodra het begrotingsresultaat 2023 en 2024 gerealiseerd is (jaarstukken 2023, juli 2024 in PS)

De eerste uitvoeringsplannen met bestedingsplannen zijn gemaakt. Dit betekent dat een deel van de reserve Coalitieakkoord al gestort kan worden in de desbetreffende reserves of beschikbaar gemaakt kan worden in het exploitatiebudget. Om het complete overzicht te houden op de middelen die beschikbaar komen ten uitvoering van het coalitieakkoord is onderstaande tabel gemaakt.

Overzicht reserve Coalitieakkoord	Bedrag x €1.000
Stand reeds gevormd reserve Coalitieakkoord (Begroting 2024)	67.868
Onttrekking/overheveling in EBW 2024	12.481
Stand reserve Coalitieakkoord na EBW 2024	**55.387**

Overzicht coalitieakkoord middelen	Bedrag x €1.000
Stand reserve Coalitieakkoord na EBW 2024	55.387
Onttrekking/overheveling naar doelen in EBW 2024	12.481
Nog te realiseren taakstelling (kaderbrief 2025)	40.000
Reservering begrotingsresultaat 2023	14.055
Begrote storting reserve coalitieakkoord 2025	14.177
Totaal geplande beschikbare middelen t.b.v. coalitieakkoord	**136.100**

In deze eerste begrotingswijziging worden de volgende onttrekkingen vanuit de reserve Coalitieakkoord voorgesteld

- Onttrekking t.b.v. Regiodeal Wadden (BD 2.1) € 581.000
  Vanuit het geoormerkte deel voor wonen in de reserve coalitieakkoord wordt € 581.000 ingezet ter dekking van de bijdrage vanuit de provincie aan de regiodeal Waddeneilanden voor de doelstellingen in de regiodeal op het gebied van wonen.

- Overheveling naar reserve PPLG (BD 5.5) €10.900.000
  In de reserve Coalitieakkoord is € 35 miljoen geoormerkt voor incidentele uitgaven vanuit het provinciaal programma landelijk gebied (PPLG). Op dit moment is hiervoor nog geen reserve beschikbaar. Daarom wordt bij deze eerste begrotingswijziging voorgesteld om hier een nieuwe reserve voor in te stellen en om deze te vullen met € 10,9 miljoen die voor het PPLG is geoormerkt binnen de reserve coalitieakkoord. Bestedingen vanuit deze reserve vinden plaats conform de hiervoor opgenomen criteria in het bestedingsplan.

- Onttrekking t.b.v. intensivering restauratie monumenten (BD 6.2) € 1.000.000
  In de reserve coalitieakkoord is € 4 miljoen geoormerkt voor de intensivering in de aanpak van de restauratie van Rijksmonumenten. Hiervan wordt in 2024 € 1 miljoen onttrokken aan de reserve Coalitieakkoord en gestort in de reserve Monumenten ten behoeve van deze intensivering in 2024. Na deze uitnamen resteert de volgende verdeling van geoormerkte middelen in de reserve Coalitieakkoord

Overzicht incidentele middelen coalitieakkoord Bedrag x €1.000	Verdeling coalitieakkoord	Uitname cumulatief	Restant
Wonen (knelpuntenbudget, onderzoekskosten, investeringskader incl. ov-knooppunten en stadmakersfonds	79.500	581	78.919
Fietsbeleid	16.000	0	16.000
Innovatie en Slimme mobiliteit	1.600	0	1.600
Provinciaal programma landelijk gebied (PPLG)	35.000	10.900	24.100
Intensivering restauratie monumenten	4.000	1.000	3.000

Incidentele middelen coalitieakkoord	**136.100**	**12.481**	**123.619**

PPLG

In het coalitieakkoord zijn zowel structurele als incidentele middelen beschikbaar gesteld voor het PPLG. De structurele middelen zijn reeds opgenomen in de begroting: voor capaciteit PPLG is in 2024 € 2 miljoen beschikbaar, dit loopt met € 2 miljoen per jaar op tot € 12 miljoen in 2029. Voor de incidentele middelen zoals voorzien in het coalitieakkoord wordt dit in deze begrotingswijziging voor 2024 gedaan (€ 10,9 miljoen).

Instelling Reserve PPLG
Bij de EBW 2024 doen wij de volgende voorstellen voor deze incidentele middelen:

a) Instelling van een budgetgerichte bestemmingsreserve PPLG;
b) Kaders/ bestedingscriteria voor de reserve PPLG;
c) Overheveling van de reserve Coalitieakkoord naar de reserve PPLG;
d) Onttrekkingen aan de reserve PPLG voor bestedingen in 2024.

a) Instelling budgetgerichte bestemmingsreserve PPLG

	Reserve PPLG
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Het doel van de reserve is het doorontwikkelen van het Provinciaal Programma Landelijk Gebied (PPLG) en het opstarten van de uitvoering. De nieuwe coalitie heeft € 35 miljoen beschikbaar gesteld om te voorkomen dat de voortgang wordt vertraagd of beperkt door externe of financiële factoren. De reserve kan worden ingezet voor extra capaciteit, voor voorfinanciering van maatregelen waarvoor Rijksmiddelen worden verwacht, om in cofinancieringsconstructies te kunnen deelnemen en voor andere incidentele initiatieven. Voor deze bestemmingsreserve zijn kaders vastgesteld waar binnen bestedingsvoorstellen door GS kunnen worden goedgekeurd. Overige bestedingen worden ter goedkeuring aan PS voorgelegd.
Programma	5 Natuur en landelijk gebied
Voeding	De reserve wordt gevoed vanuit de reserve Coalitieakkoord.
Looptijd	t/m 2027
Maximale hoogte	In het coalitieakkoord is € 35 miljoen beschikbaar gesteld, dat is de maximale hoogte van de reserve.

b) Kaders/ bestedingscriteria voor de nieuwe reserve PPLG

De reserve PPLG is een ‘budgetgerichte bestemmingsreserve’. Voor een budgetgerichte reserve geldt dat GS uitgaven kunnen doen binnen de kaders die PS voor de reserve hebben vastgesteld. Hieronder is het voorstel voor de te hanteren kaders uitgewerkt. In de te hanteren kaders is rekening gehouden met de onzekere omstandigheden bij het Rijk waarin het NPLG en het Transitiefonds verkeren.

De financiering van het PPLG was al onzeker en onduidelijk door de val van het Kabinet en het stuklopen van het Landbouwakkoord. De Eerste Kamer heeft de tijdelijke wet Transitiefonds controversieel verklaard, waardoor de instelling van het fonds vertraging heeft opgelopen. Met de uitslag van de Tweede Kamer verkiezingen is de onzekerheid verder toegenomen. De begroting 2024 van LNV, waarin de budgetten voor de koplopers-projecten zitten, is nog niet vastgesteld. Dit gebeurt naar verwachting in februari. De onzekerheid rond de besluitvorming en de financiering legt mogelijk een hoge druk op de € 35 miljoen.

Voorgesteld worden de volgende kaders en bestedingscriteria voor de reserve PPLG:

1. De uitgaven hebben te maken met één of meer van de PPLG-thema's, passen binnen de reikwijdte van het PPLG en het coalitieakkoord, hebben een incidenteel karakter en zorgen ervoor dat de ontwikkeling en uitvoering van het PPLG voortvarend kunnen worden voortgezet, ongeacht het tempo van de besluitvorming bij het Rijk.
2. Uitgaven worden in beginsel alleen uit de reserve gedekt als de besteding noodzakelijk wordt geacht en er geen alternatieve dekkingsbronnen voor zijn. Voor alle uitgaven wordt gezocht naar mogelijkheden tot (co)financiering vanuit andere budgetten, zoals EU-middelen en het Klimaatfonds. De reserve kan onder voorwaarden worden ingezet als voorfinanciering (zie hieronder).
3. Voor elke besteding ten laste van de reserve is een door GS goedgekeurd bestedingsvoorstel nodig. Wanneer het voorstel buiten de kaders onder 1 en 2 valt, wordt het ter goedkeuring aan PS voorgelegd.
4. De bestedingen uit de reserve PPLG worden minimaal 1x per jaar gespecificeerd verantwoord richting Provinciale Staten.
5. De reserve eindigt wanneer de € 35 miljoen volledig is besteed of bestemd of bij het aantreden van een nieuwe coalitie. Het bedrag dat in 2027 niet besteed is en waarvoor geen harde verplichtingen zijn aangegaan valt vrij in de algemene middelen.

Voorfinanciering: als de verwachting is dat de uitgaven gedekt worden door een Rijksbijdrage, maar dat hier niet op kan worden gewacht:
- moet in het bestedingsvoorstel de urgentie aangetoond worden;
- moet met concrete signalen worden onderbouwd dat de verlening van de bijdrage zeer waarschijnlijk is;
- moet het zeker zijn dat deze voorfinanciering de verlening/ toekenning niet in gevaar brengt.

c) Overheveling van de reserve Coalitieakkoord naar de reserve PPLG.

In de EBW 2024 wordt een overheveling van € 10,9 miljoen voorgesteld van de reserve Coalitieakkoord naar de reserve PPLG.

d) Onttrekkingen aan de reserve PPLG voor bestedingen in 2024:

In dit stadium is het niet mogelijk om een bestedingsplan voor de gehele looptijd van de reserve te presenteren. Er zijn op dit moment een aantal bestedingsvoorstellen waarmee op korte termijn kan worden begonnen en die voldoen aan de voorgestelde kaders. Na vaststelling van de EBW 2024 worden de bedragen aan de reserve PPLG onttrokken en in de begroting verwerkt.
Bestedingen ten behoeve van PPLG-projecten en maatregelpakketten die niet passen in bovenstaande bestedingsvoorstellen dienen afzonderlijk met een bestedingsplan ter besluitvorming aan PS te worden voorgelegd.

Incidentele dekking capaciteitskosten 2024 In het coalitieakkoord zijn structurele middelen beschikbaar gesteld ter dekking van capaciteitskosten voor PPLG. Voor 2024 wordt voorgesteld eenmalig € 2 miljoen aan de reserve PPLG te onttrekken om de benodigde ingroei van capaciteit te kunnen behouden c.q. realiseren. Indien voor 2024 een Rijksbijdrage voor capaciteitskosten/ voorbereidingskosten beschikbaar komt, zal de onttrekking aan de reserve verlaagd worden.	€ 2.000.000
Voorfinanciering van projecten waarvoor met grote zekerheid een Rijksbijdrage wordt verwacht De verleningsbeschikkingen voor de koplopers-projecten worden op z'n vroegst in mei 2024 verwacht. Voor sommige projecten is het wenselijk dat al eerder wordt gestart. Deze onttrekking aan de reserve PPLG maakt het mogelijk om uitgaven voor te financieren. Voor elk concreet project waarvoor voorfinanciering wordt gevraagd, wordt een voorstel ter goedkeuring aan GS voorgelegd. Begin 2024 zal het gaan om koplopers-projecten, waarvoor de Minister in haar brief ("tussentijds beeld") per project een indicatie geeft van de kans op een succesvolle aanvraag. Zodra de verleningsbeschikking is ontvangen, vloeit het bedrag terug naar de reserve.	€ 8.000.000

Proceskosten Dit zijn kosten voor het opstarten van processen (zoals samenwerkingstrajecten en voorbeeldprojecten) en voorbereiden van maatregelen in de gebieden die bijdragen aan de PPLG-doelen, maar niet betreffen de realisering van het NNN. De raming is gebaseerd op eerdere ervaringen van het regiebureau.	€ 900.000

Afwikkeling reserve Economisch herstel en Duurzaamheidfonds

Via motie 42-2020 (EBW 2021) hebben PS opdracht gegeven een Economisch Herstel en Duurzaamheidsfonds op te richten, waarmee de economische en maatschappelijke effecten in Noord-Holland van de uitbraak van het coronavirus werden verzacht.
Deze reserve liep tot 31-12-2023.

Het restant van deze reserve zal na vaststelling van de jaarstukken 2023 vrijvallen naar de algemene reserve. In het coalitieakkoord 'Verbindend vooruit!' is afgesproken dat het restant beschikbaar zal komen voor de ambities uit het coalitieakkoord. In deze eerste begrotingswijziging vindt u in meerdere programma's de afwikkeling van de reserve Economisch Herstel en duurzaamheid terug en de nog lopende toezeggingen vanuit EHDF. (Een inhoudelijke toelichting per brief volgt vanuit het programma Economische Herstel en duurzaamheid).

Bij de desbetreffende mutatie in de EBW 2024 is de volgende tekst opgenomen: *'in kader afronding van het programma EHDF, zie toelichting in hoofdstuk 2 en in de voordracht EBW 2024).*

Hieronder vindt u het overzicht.

Doorschuif activiteiten EHDF naar 2024	**Bedrag x €1.000**
Instellen reserve Economisch herstel en duurzaamheidsfonds 2021	100.000
Bestedingen 2021	-3.214
Bestedingen 2022	-11.776
Prognose bestedingen 2023	-22.490
Vrijval 2024 t.b.v. uitvoering coalitieakkoord	-53.000
Subtotaal: Verwacht restant	**9.520**
Doorschuif uitgaven naar 2024	
Artis	-2.700
Regiodeal Wadden (Bijdrage Economie)	-582
Regiodeal ZaanIJ	-250
Arbeidsmarkt	-4.372
Uvr dorpshuizen	-500
HIRB+	-75
Verduurzaming sportbedrijven	-134
Uitvoeringskosten 2024	-150
Totaal	**757**

Kredietbesluiten infrastructuurmaatregelen ter uitvoering van het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI 2024-2031)
In de Financiële Verordening is opgenomen dat kredieten (exclusief BTW) bij de begroting(-swijziging) ter besluitvorming aan Provinciale Staten worden voorgelegd. Per kredietaanvraag melden wij of voor de maatregelen een bijdrage van derden en/of dekking uit eigen reserves wordt verkregen en welke bedragen uiteindelijk ten laste van welke kapitaallasten komen.

De kredietbesluiten zijn in onderstaande tabellen samengevat.

Vervangingsinvesteringen

project-nummer	Eerste Begrotingswijziging 2024 kredietbesluiten vervangingsinvesteringen	kredietsoort	reeds beschikbaar krediet	krediet-aanvraag	totaal krediet	jaar oplevering	afschrijvings-termijn
19D07-90	Vaarverbinding Boerenverdrietsluis	vaarwegen	16.500.000	-14.564.444	1.935.556		nvt
K06-10	Wachtplaats Braaksluis	vaarwegen	1.285.000	415.000	1.700.000	2025	50
24BB-95	Centrale afstandsbediening (CAB) - 2e gedeelte fase 1	wegen	17.572.050	4.750.000	22.322.050	2026	15
MRL-07	Machinerichtlijn 2e gedeelte fase 1 en overige lokale objecten	wegen	20.268.950	2.550.000	22.818.950	2026	15
K11a-01 en K11b-01	Vaarwegvak 22 - Broekervaart: 't Schouw - splitsing Gouwe en Purmer Ee & Vaarwegvak 23 - Trekvaart Schouw - Edam	vaarwegen		14.800.000	14.800.000	2026	80
K20a-01	Vaarwegvak 5	vaarwegen	4.120.000	2.680.000	6.800.000	2025	80
K20n-d-01	Vaarwegvak 1	vaarwegen	4.000.000	200.000	4.200.000	2025	80
N240b-01	Vervangen kunstwerken	wegen	5.200.000	12.800.000	18.000.000	2026	50
N250a-04	Toepassing circulaire geleiderail	wegen		350.000	350.000	2024	50
N511a-05	Vervanging paddentunnels 6 stuks	wegen		1.400.000	1.400.000	2024	50
steunpunten	Energieneutraal maken steunpunten	gebouwen	3.820.000	700.000	4.520.000	2024	10
	Totaal kredietbesluiten			**26.080.556**			

Verbeter- en uitbreidingsinvesteringen

project-nummer	Eerste Begrotingswijziging 2024 kredietbesluiten verbeter- en uitbreidingsmaatregelen	reeds beschikbaar krediet	krediet-aanvraag	provinciaal financieringsbudget		totaal krediet	jaar oplevering	afschrijvings-termijn
				reserves	kapitaal-lastenbudget			
N236-11	Reconstructie N236, deel 6: Faunapassage (hmp. 13,2)-Noordereind	1.500.000	1.100.000		1.100.000	2.600.000	2024	50
N250-05	Uitritten N250		150.000	150.000	0	150.000	2024	50
	Totaal kredietbesluiten		**1.250.000**	**150.000**	**1.100.000**			

<u>Nieuwe kredietaanvragen</u>

a. **K11a-01 Vaarwegvak 22 - Broekervaart: 't Schouw - splitsing Gouwe en Purmer Ee en K11b-01 Vaarwegvak 23 - Trekvaart Schouw – Edam** **€ 14.800.000**
Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen.
(jaar oplevering: 2026; afschrijvingstermijn: 80 jaar)
De huidige oeverconstructie van vaarwegvak 22 en vaarwegvak 23 wordt vervangen.

b. **N250-05 Uitritten N250** **€ 150.000**
Het krediet komt ten laste van Bereikbaarheid Den Helder; 10 punten plan Helderse Lijn (reserve OPI).
(jaar oplevering: 2024; afschrijvingstermijn: 50 jaar)
Twee in-/uitritten op de N250 worden aangepast.

c. **N250a-04 Toepassing circulaire geleiderail** **€ 350.000**
Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen.
(jaar oplevering: 2024; afschrijvingstermijn: 50 jaar)
De huidige geleiderail wordt vervangen door een hergebruikte opnieuw verzinkte geleiderail.

d. **N511a-05 Vervangen paddentunnels (6 stuks)** **€ 1.400.000**
Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen.
(jaar oplevering: 2024; afschrijvingstermijn: 50 jaar)
Zes paddentunnels onder de N511 worden vervangen.

Kredietverhogingen

e. **24BB-95 Centrale afstandsbediening (CAB) 2e gedeelte fase 1** **€ 4.750.000**
Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen.
(jaar oplevering: 2026; afschrijvingstermijn: 15 jaar)
Aanvullend krediet is nodig voor het extra aansluiten van de Roskamsluis, Braaksluis en Molenkolksluis, het mogelijke maken van lokale bediening en door extreme prijsstijgingen.

f. **MRL-07 Machinerichtlijn en overige lokale objecten** **€ 2.550.000**
Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen.
(jaar oplevering: 2026; afschrijvingstermijn: 15 jaar)
Aanvullend krediet is nodig voor aanpassingen aan de (elektrische) installatie van de Koopvaardersschutsluis (KVSS), omdat dit bij de renovatie van de KVSS niet wordt meegenomen en door extreme prijsstijgingen.

g. **K06-10 Wachtplaats Noord en Zuid Braaksluis** **€ 415.000**
Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen.
(jaar oplevering: 2025; afschrijvingstermijn: 50 jaar)
Aanvullend krediet is nodig voor indexatie over de jaren 2021 t/m 2023.

h. **K20a-01 Vaarwegvak 5 Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Omval – Alkmaar Noord** **€ 2.680.000**
Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen.
(jaar oplevering: 2025; afschrijvingstermijn: 80 jaar)
Het "deel Ouwehand Bouw" moet nog worden gerealiseerd, waarvoor binnen het krediet geen ruimte meer is.

i. **K20n-d-01 Vaarwegvak 1 - Noordhollandsch Kanaal: Pontveer Westeinde – Koopvaardersschutsluis** **€ 200.000**
Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen.
(jaar oplevering: 2025; afschrijvingstermijn: 80 jaar)
Aanvullend krediet is nodig voor elektrificatie, zodat het werk duurzaam wordt uitgevoerd.

j. **N236-11 Reconstructie N236, deel 6 Noordereind** **€ 1.100.000**
Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen.
(jaar oplevering: 2024; afschrijvingstermijn: 50 jaar)
Door de lange doorlooptijd en indexatie/prijspeilontwikkeling is aanvullend krediet nodig.

k. **N240b-01 Vervanging kunstwerken 14H02 en 14H04** **€ 12.800.000**
Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen.
(jaar oplevering: 2026; afschrijvingstermijn: 50 jaar)
Aanvullend krediet is nodig voor aanvullende duurzaamheidseisen, extreme prijsstijgingen, hogere kosten conditionering project door langere doorlooptijd, verlegging kabels en leidingen.

l. **Energieneutraal maken steunpunten directie B&U** **€ 700.000**
Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten gebouwen.
(jaar oplevering: 2024; afschrijvingstermijn: 15 jaar)
Uitbreiding scope met de Koopvaardersschutsluis, brug/sluis Purmerend, pontveer Westeinde en sluisgebouw De Kooy. Naast het energieneutraal maken wordt nog zijn voorzien van een gasaansluiting. Het gasloos en energieneutraal maken van deze 4 gebouwen wordt groot onderhoud aan de daken uitgevoerd.

Aframen krediet Vaarverbinding Boerenverdrietsluis **-/- € 14.564.444**

Het beschikbare krediet van € 16.500.000 aframen tot € 1.935.556 (= gemaakte kosten).
De financiële mutaties door de scopewijziging van het project Koopvaardersschutsluis zijn verwerkt, maar het beschikbare krediet voor de Boerenverdrietsluis moet nog worden verlaagd.

Uitgestelde intenties

In de laatste begrotingswijziging 2023 (LBW2023) is reeds besloten € 1,6 miljoen aan 'uitgestelde intenties' (UI) door te schuiven naar 2024. In de EBW 2024 zijn deze voorgesteld om toe te voegen aan de begroting.

Overzicht uitgestelde intenties uit LBW 2023 opgenomen in EBW 2024	Omvang (Bedrag x €1.000)
P2. Klimaat en milieu: bevorderen gezonde leefomgeving - Tata Steel (BD 2.2)	570 (N)
P2. Klimaat en milieu: implementatie Swung incidenteel budget (BD 2.2)	228 (N)
P5. Groen: natuurinclusief na-isoleren (BD 5.2)	249 (N)
P5. Groen: Convonantslening -afrekening pas in 2024 (BD 5.1)	61 (N)
P5. Groen: bezoekersmanagement recreatie en toerisme (BD 5.2)	150 (N)
P5. Economie, cultuur en welzijn: langere doorlooptijd onderzoeksproject (BD 5.6)	350 (N)
Totaal effect uitgestelde intenties	1.608 (N)

Instellingsbesluit reserve Herstructurering bedrijventerrein
Verzocht wordt om instemming met het herzien van het Instellingsbesluit van de Reserve Herstructurering bedrijventerrein. Het verzoek is om de looptijd te verlengen tot en met 31-12-2024. In 2024 voorzien wij vooralsnog de inzet van de middelen met betrekking op de doelen die voor deze reserve van toepassing zijn.

Op dit moment is nog niet bekend of de resterende middelen vanuit deze reserve vrijvallen of kunnen worden ingezet ten behoeve van de taakstelling met betrekking op de bestemmingsreserves (Coalitieakkoord 2023-2027 "Verbindend Vooruit!").

	Reserve Herstructurering bedrijventerrein
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De middelen in deze reserves worden gebruikt om de kwaliteit van de bestaande bedrijventerreinen en haventerreinen in Noord-Holland verbeteren.
Programma	6 Economie, leefbaarheid en cultuur
Voeding	De reserve wordt eenmalig gevoed vanuit de Reserve Coalitieakkoord.
Looptijd	t/m 2024
Maximale hoogte	De maximale hoogte van de reserve is: €3.000.000. In 2024 worden geen stortingen meer verwacht. Het saldo zal niet hoger worden dan het begin saldo.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.T.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit NR 2173170/ 2173174

Nr. nummer PS-besluit vult de griffie in

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 16 januari 2024;

besluiten:

Ter uitvoering van het iMPI 2024-2031:

1. de volgende kredieten beschikbaar te stellen:
   a. K11a-01 Vaarwegvak 22 - Broekervaart: 't Schouw - splitsing Gouwe en Purmer Ee en K11b-01 Vaarwegvak 23 - Trekvaart Schouw – Edam € 14.800.000
      Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen
   b. N250-05 Uitritten N250 € 150.000
      Het krediet komt ten laste van Bereikbaarheid Den Helder; 10 punten plan Helderse Lijn (reserve OPI
   c. N250a-04 Toepassing circulaire geleiderail € 350.000
      Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen
   d. N511a-05 Vervangen paddentunnels (6 stuks) € 1.400.000
      Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen
   e. 24BB-95 Centrale afstandsbediening (CAB) 2e gedeelte fase 1 € 4.750.000
      Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen
   f. MRL-07 Machinerichtlijn en overige lokale objecten € 2.550.000
      Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen
   g. K06-10 Wachtplaats Noord en Zuid Braaksluis € 415.000
      Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen
   h. K20a-01 Vaarwegvak 5 Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Omval–Alkmaar Noord € 2.680.000
      Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen.
   i. K20n-d-01 Vaarwegvak 1 - Noordhollandsch Kanaal: Pontveer Westeinde - Koopvaardersschutsluis € 200.000
      Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen
   j. N236-11 Reconstructie N236, deel 6 Noordereind € 1.100.000
      Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen
   k. N240b-01 Vervanging kunstwerken 14H02 en 14H04 € 12.800.000
      Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen
   l. Energieneutraal maken steunpunten directie B&U € 700.000
      Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten gebouwen

2. Het krediet van de Vaarverbinding Boerenverdrietsluis af te ramen -/- € 14.564.444.

3. Instemmen met instellingsbesluit reserve PPLG

	Reserve PPLG
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Het doel van de reserve is het door ontwikkelen van het Provinciaal Programma Landelijk Gebied (PPLG) en het opstarten van de uitvoering. De nieuwe coalitie heeft 35 miljoen beschikbaar gesteld om te voorkomen dat de voortgang wordt vertraagd of beperkt door externe of financiële factoren. De reserve kan worden ingezet voor extra capaciteit, voor voorfinanciering van maatregelen waarvoor Rijksmiddelen worden verwacht, om in cofinancieringsconstructies te kunnen deelnemen en voor andere incidentele initiatieven. Voor deze bestemmingsreserve zijn kaders vastgesteld waar binnen bestedingsvoorstellen door GS kunnen worden goedgekeurd. Overige bestedingen worden ter goedkeuring aan PS voorgelegd.
Programma	5 Natuur en landelijk gebied
Voeding	De reserve wordt eenmalig gevoed vanuit de Reserve Coalitieakkoord.
Looptijd	t/m 2027
Maximale hoogte	In het coalitieakkoord is € 35 miljoen beschikbaar gesteld, dus dat is de maximale hoogte van de reserve.

4. Instemmen met kaders en bestedingscriteria van de reserve PPLG.

5. Instemmen met instellingsbesluit verlenging Reserve Herstructurering bedrijventerrein

In 2024 voorzien wij vooralsnog de inzet van de middelen met betrekking op de doelen die voor deze reserve van toepassing zijn. Hierom is een verlenging van het instellingsbesluit voor het jaar 2024 nodig.

Op dit moment is nog niet bekend of de resterende middelen vanuit deze reserve vrijvallen of worden ingezet ten behoeve van de taakstelling met betrekking op de bestemmingsreserves (Coalitieakkoord 2023-2027 "Verbindend Vooruit!").

	Reserve Herstructurering bedrijventerrein
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De middelen in deze reserves worden gebruikt om de kwaliteit van de bestaande bedrijventerreinen en haventerreinen in Noord-Holland te verbeteren.
Programma	6 Economie, leefbaarheid en cultuur
Voeding	De reserve wordt eenmalig gevoed vanuit de Reserve Coalitieakkoord.
Looptijd	t/m 2024
Maximale hoogte	De maximale hoogte van de reserve is: €3.000.000. In 2024 worden geen stortingen meer verwacht. Het saldo zal niet hoger worden dan het begin saldo.

6. Instemmen met de eerste begrotingswijziging 2024

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,

Eerste begrotingswijziging 2024

Inhoudsopgave

Inhoud

Eerste begrotingswijziging 2024 1
Inhoudsopgave 2
1 Inleiding en leeswijzer 3
2 Financieel overzicht 4
2.1 Verloop begroting 2024 4
2.2 Eerste begrotingswijziging in één oogopslag 4
Saldo van lasten en baten per programma (x €1.000) 4
2.3 Samenvatting eerste begrotingswijziging 5
3 Overzicht per programma 12
Programma 1 Bestuur 13
1.1 Faciliteren van het provinciaal bestuur 14
1.3 Uitvoeren van rijksheertaken 14
1.4 Belangen van de provincie behartigen op landelijk en europees niveau 15
Programma 2 Klimaat en gezonde leefomgeving 16
2.1 Bijdragen aan de energietransitie 17
2.2 Bevorderen gezonde leefomgeving 18
Programma 3 Ruimte en Wonen 19
3.1 Regie voeren ruimtelijke ordening 20
3.2 Versnellen en programmeren woningbouw 21
3.3 Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptatie 21
Programma 4 Bereikbaarheid 22
4.1 Realiseren perspectief Mobiliteit 23
4.2 Openbaar vervoer waarborgen 24
4.3 Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken 24
4.4 Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden 24
Programma 5 Natuur en landelijk gebied 25
5.1 Beschermen en ontwikkelen van natuur 27
5.2 Beheren van natuur 27
5.4 Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water 28
5.5 Regisseren Provinciaal Programma Landelijk Gebied 28
5.6 Versterken kansrijke landbouw 29
Programma 6 Economie, leefbaarheid en cultuur 30
6.1 Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie 31
6.2 Behouden kwaliteit van erfgoed 32
6.3 Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit cultuur en voorzieningen 33
Programma 7 Overzicht Algemene middelen en organisatie 34
7.1 Algemene dekkingsmiddelen 35
7.2 Organisatie 36
4 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling 37

1 Inleiding en leeswijzer

Inleiding
Voor u ligt de eerste begrotingswijziging 2024. De eerste begrotingswijziging 2024 is onderdeel van de Noord-Hollandse planning- en controlcyclus die bestaat uit de kaderbrief, de begroting, begrotingswijzigingen en de jaarstukken. In deze eerste begrotingswijziging worden de geraamde inkomsten en uitgaven bijgesteld op basis van recente ontwikkelingen. Daarnaast worden uw Staten verzocht om in te stemmen met een aantal uitgestelde intenties, waarmee middelen voor incidentele beleidsintenties die niet tot besteding zijn gekomen in het voorgaande jaar worden toegevoegd aan de begroting 2024.

Leeswijzer
Hoofdstuk 2 bevat een financieel overzicht waarin een samenvatting wordt weergegeven van alle relevante financiële ontwikkelingen die zijn opgenomen in de eerste begrotingswijziging 2024. Hoofdstuk 3 bevat per begrotingsprogramma een overzicht van de financiële wijzigingen. In dit hoofdstuk vindt u voor ieder begrotingsprogramma de financiële tabel waarop het budgetrecht van uw Staten van toepassing is. De financiële wijzigingen zijn onder de budgettabel toegelicht per beleidsdoel, eveneens het effect van de wijzigingen op het resultaat. Conform de Financiële verordening 2021 worden de financiële wijzigingen per beleidsdoel groter dan € 100.000, toegelicht. De eventuele structurele gevolgen van bijstellingen worden meegenomen in de begroting 2024. Tot slot vindt u in hoofdstuk 4 de voorgestelde wijzigingen op de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling 2024.

Financiële terminologie
In de eerste begrotingswijziging staan veel woorden die te maken hebben met de inrichting van de financiële administratie. Hieronder staan de definities van verschillende termen.

Lasten: de begrote kosten voor de provincie Noord-Holland.
Baten: de begrote opbrengsten van de provincie Noord-Holland.
Stortingen: afdragen van geld aan de reserves.
Onttrekkingen: het opnemen van geld uit de reserves.
Incidenteel: als er een duidelijke einddatum is gegeven van de baten of lasten door PS, of het project is geen onderdeel van een doorlopend beleid.
Structureel: als er geen duidelijke einddatum is gegeven van de baten of lasten door PS, of het is onderdeel van een doorlopend beleid.
Positief bedrag (+): Dit geeft aan dat het een uitgave is of dat er sprake is van nadeel. Bijvoorbeeld: € 5.000 betekent dat er € 5.000 is uitgegeven.
Negatief bedrag (-): Dit geeft aan dat het een ontvangen bedrag is of dat er sprake is van voordeel. Bijvoorbeeld: -€ 10.000 betekent dat er € 10.000 is ontvangen.

Bijvoorbeeld als er staat 'lasten voor project XYZ € 35.000 N'. De 'N' staat voor negatief, dan betekent dit dat er € 35.000 aan uitgaven zijn voor project XYZ.

2 Financieel overzicht

2.1 Verloop begroting 2024

Verloop begroting 2024 (x € 1.000)	Saldo
Begroting 2024	0
Eerste begrotingswijziging 2024	-3.104
Begroting totaal na eerste begrotingswijziging	**-3.104**

2.2 Eerste begrotingswijziging in één oogopslag

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

min is voordelig	Begroot 2024 voor eerste wijziging	eerste begrotings-wijziging	Begroot 2024 na eerste wijziging
1 Bestuur	24.009	1.261	25.270
2 Klimaat en gezonde leefomgeving	80.267	-7.006	73.261
3 Ruimte en Wonen	22.234	4.028	26.262
4 Bereikbaarheid	241.211	9.942	251.153
5 Natuur en landelijk gebied	153.826	13.755	167.581
6 Economie, leefbaarheid en cultuur	38.241	36.969	75.260
7 Overzicht Algemene middelen en organisatie	-476.101	-4.609	-480.710
Totaal saldo van lasten en baten	**83.687**	**54.390**	**138.077**
Stortingen	182.834	4.396	187.230
Onttrekkingen	-266.520	-61.890	-328.410
Totaal mutaties reserves	**-83.686**	**-57.494**	**-141.180**
Begrotingsresultaat	**0**	**-3.104**	**-3.104**

2.3 Samenvatting eerste begrotingswijziging

2.3.1 Overzicht inhoudelijke voorstellen

In deze eerste begrotingswijziging worden de geraamde inkomsten en uitgaven in 2024 bijgesteld op basis van de actuele verwachtingen en de in de LBW 2023 voorgestelde 'Uitgestelde Intenties'. Verder zijn er verschuivingen i.v.m. de eerste overhevelingen vanuit de reserve Coalitieakkoord en de afwikkeling reserve Economisch Herstel en duurzaamheid (EHDF).

Financiële ontwikkelingen

Het begrotingsresultaat wordt in de eerste begrotingswijziging met € 3,1 miljoen voordelig bijgesteld. Het begrotingsresultaat komt daarmee op een positief saldo van € 3,1 miljoen (overschot).

Verloop begroting 2024 (x € 1.000)	**Saldo**
Begroting 2024	0
Eerste begrotingswijziging 2024	-3.104
Begroting totaal na eerste begrotingswijziging	**-3.104**

In hoofdstuk 3 van de EBW2024 wordt op programma niveau een specificatie gegeven van de voorgestelde wijzigingen in de begroting 2024. Een aantal specifieke mutaties die in diverse programma's terugkomen worden hieronder toegelicht.

2.3.2 Niet budgettair neutrale wijzigingen. (NBN)

Niet budget neutrale wijzigingen zijn de mutaties in de eerste begrotingswijziging die het begrotingsresultaat beïnvloeden. Het begrotingssaldo van 2023 vóór de eerste begrotingswijziging was € 0. Het saldo wordt bij deze begrotingswijziging met € 3,1 miljoen voordelig bijgesteld waarna het begrotingssaldo € 3,1 miljoen voordelig bedraagt. Deze paragraaf heeft als doel om inzicht te geven in de ontwikkelingen die per saldo leiden tot deze positieve bijstelling.

IPO

Op 7 november is de Begroting 2024 van het IPO/BIJ12 vastgesteld. De begroting van het IPO is door alle twaalf de provincies goedgekeurd. Het IPO budget heeft effect op verschillende programma's binnen de begroting van de provincie Noord-Holland. Hieronder staat een overzicht van alle IPO mutaties.

Samenvatting IPO mutaties	Omvang (Bedrag x €1.000)
P1. Belangen van de provincie behartigen op landelijk en Europees niveau (beleidsdoel 1.4)	-580 V
P2. Bevorderen gezonde leefomgeving (beleidsdoel 2.2)	-27 V
P3. Regie voeren ruimtelijke ordening (beleidsdoel 3.1)	-26 V
P4. Realiseren perspectief mobiliteit (beleidsdoel 4.1)	-96 V
P5. Beheren van natuur (beleidsdoel 5.2)	704 N
P5. Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water (beleidsdoel 5.4)	41 N
P6. Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie (beleidsdoel 6.1)	49 N
P6. Bijdrage aan verbeteren van de kwaliteit cultuur en voorzieningen (beleidsdoel 6.3)	11 N
P7. GBO (beleidsdoel7.2)	414 (N)
Totale effect IPO mutaties op begroting 2024	490 (N)

Agenda Noord- Holland en Septembercirculaire

In de begroting 2024 is er van uitgegaan dat het budget voor de Agenda Weerbaarheid met € 100.000 kon worden verlaagd omdat hiervoor vanuit het Ministerie van Binnenlandse Zaken vier keer € 100.000 voor beschikbaar gesteld is. Deze ontvangen middelen betreffen echter een additionele uitkering op basis van een bestuurlijke afspraak die specifiek ten goede moet komen van weerbaarheidsactiviteiten in kleine gemeenten. Voor de reguliere Weerbaarheidsagenda is met deze exercitie het budget van € 150.000 naar € 50.000 gegaan. Dit wordt met deze mutatie weer rechtgezet. Op basis van de septembercirculaire van het provinciefonds wordt de algemene uitkering met € 3.694.000 naar boven bijgesteld. Dit wordt veroorzaakt door een hoger accres in 2024.

2.3.3 Uitgestelde intenties (UI)

Een uitgestelde intentie is een incidenteel gebudgeteerde post waarvan in het jaar waarin zij geraamd was (2023), als gevolg van factoren van buitenaf, geen verplichtingen is aangegaan. In de LBW zijn de UI's aangegeven. Deze kunnen worden doorgeschoven naar 2024. Alle UI;s die benoemd zijn in de LBW 2023 zijn opgenomen in de EBW 2024. Na goedkeuring van de EBW is het budget beschikbaar in 2024.
In de laatste begrotingswijziging (LBW) in 2023 zijn de onderstaande 'uitgestelde intenties' (UI) meegenomen.

Overzicht uitgestelde intenties uit LBW 2023 opgenomen in EBW 2024	**Omvang (Bedrag x €1.000)**
P2. Klimaat en milieu: bevorderen gezonde leefomgeving - Tata Steel (beleidsdoel 2.2)	570 (N)
P2. Klimaat en milieu: implementatie Swung incidenteel budget (beleidsdoel 2.2)	228 (N)
P5. Groen: natuurinclusief na-isoleren (beleidsdoel 5.2)	249 (N)
P5. Groen: Convonantslening -afrekening pas in 2024 (beleidsdoel 5.1)	61 (N)
P5. Groen: bezoekersmanagment recreatie en toerisme (beleidsdoel 5.2)	150 (N)
P5. Economie, cultuur en welzijn: langere doorlooptijd onderzoeksproject (beleidsdoel 5.6)	350 (N)
Totaal uitgestelde intenties	1.608 (N)

2.3.4 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'.

2.3.5 Reserves (RESV)

Veel uitgaven van de provincie fluctueren sterk over de jaren en worden gedekt vanuit de bestemmingsreserves. Omdat deze uitgaven worden gedekt 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'. Hieronder worden een aantal specifieke reserves toegelicht.

Reserve Coalitieakkoord

In de begroting 2024 is de reserve Coalitieakkoord gevormd. In het coalitieakkoord is afgesproken € 136,1 miljoen aan incidentele middelen beschikbaar te stellen om de gewenste doelen te bereiken. Bij het opstellen van de begroting 2024 is de eerste storting in de reserve Coalitieakkoord gedaan. Het was en is nog niet mogelijk om de volledige € 136,1 miljoen in de reserve te storten omdat een deel van de middelen pas beschikbaar komt zodra de taakstelling van € 40 miljoen verwerkt is (planning kaderbrief 2025, juni 2024 in PS) en zodra het begrotingsresultaat 2023 en 2024 gerealiseerd is (jaarstukken 2023, juli 2024 in PS).

De eerste uitvoeringsplannen met bestedingsplannen zijn gemaakt. Dit betekent dat een deel van de reserve Coalitieakkoord al gestort kan worden in de desbetreffende reserves of beschikbaar gemaakt kan worden in het exploitatiebudget. Om het complete overzicht te houden op de middelen die beschikbaar komen ten uitvoering van het coalitieakkoord is onderstaande tabel gemaakt.

Overzicht reserve Coalitieakkoord	**Bedrag x €1.000**
Stand reeds gevormd reserve Coalitieakkoord (Begroting 2024)	67.868
Onttrekking/overheveling in EBW 2024	12.481
Stand reserve Coalitieakkoord na EBW 2024	**55.387**

Overzicht coalitieakkoord middelen	**Bedrag x €1.000**
Stand reserve Coalitieakkoord na EBW 2024	55.387
Onttrekking/overheveling naar doelen in EBW 2024	12.481
Nog te realiseren taakstelling (kaderbrief 2025)	40.000
Reservering begrotingsresultaat 2023	14.055
Begrote storting reserve coalitieakkoord 2025	14.177
Totaal geplande beschikbare middelen t.b.v. coalitieakkoord	**136.100**

In deze eerste begrotingswijziging worden de volgende uitnamen vanuit de reserve Coalitieakkoord voorgesteld

- Onttrekking t.b.v. Regiodeal Wadden (beleidsdoel 2.1) € 581.000
  Vanuit het geoormerkte deel voor wonen in de reserve coalitieakkoord wordt € 581.000 ingezet ter dekking van de bijdrage vanuit de provincie aan de regiodeal Waddeneilanden voor de doelstellingen in de regiodeal op het gebied van wonen.

- Overheveling naar reserve PPLG (beleidsdoel 5.5) € 10.900.000
  In de reserve Coalitieakkoord is € 35 miljoen geoormerkt voor incidentele uitgaven vanuit het provinciaal programma landelijk gebied (PPLG). Op dit moment is hiervoor nog geen reserve beschikbaar. Daarom wordt bij deze eerste begrotingswijziging voorgesteld om hier een nieuwe reserve voor in te stellen en om deze te vullen met € 10,9 miljoen die voor het PPLG is geoormerkt binnen de reserve Coalitieakkoord. Bestedingen vanuit deze reserve vinden plaats conform de hiervoor opgenomen criteria in het bestedingsplan.

- Onttrekking t.b.v. intensivering restauratie monumenten (beleidsdoel 6.2) € 1.000.000
  In de reserve Coalitieakkoord is € 4 miljoen geoormerkt voor de intensivering in de aanpak van de restauratie van Rijksmonumenten. Hiervan wordt in 2024 € 1 miljoen ontrokken aan de reserve Coalitieakkoord en gestort in de reserve Monumenten ten behoeve van deze intensivering in 2024.
  Na deze uitnamen resteert de volgende verdeling van geoormerkte middelen in de reserve Coalitieakkoord

Overzicht incidentele middelen coalitieakkoord Bedrag x € 1.000	**Verdeling coalitieakkoord**	**Uitname cumulatief**	**Restant**
Wonen (knelpuntenbudget, onderzoekskosten, investeringskader incl. ov-knooppunten en stadmakersfonds	79.500	581	78.919
Fietsbeleid	16.000	0	16.000
Innovatie en Slimme mobiliteit	1.600	0	1.600
Provinciaal programma landelijk gebied (PPLG)	35.000	10.900	24.100
Intensivering restauratie monumenten	4.000	1.000	3.000
Incidentele middelen coalitieakkoord	**136.100**	**12.481**	**123.619**

PPLG

In het coalitieakkoord zijn zowel structurele als incidentele middelen beschikbaar gesteld voor het PPLG. De structurele middelen zijn reeds opgenomen in de begroting: voor capaciteit PPLG is in 2024 € 2 miljoen beschikbaar, dit loopt met € 2 miljoen per jaar op tot € 12 miljoen in 2029. Voor de incidentele middelen zoals voorzien in het coalitieakkoord wordt dit in deze begrotingswijziging voor 2024 gedaan (€ 10,9 miljoen).

Instelling Reserve PPLG .
Bij de EBW 2024 doen wij de volgende voorstellen voor deze incidentele middelen:

a. Instelling van een budgetgerichte bestemmingsreserve PPLG;
b. Kaders/ bestedingscriteria voor de reserve PPLG;
c. Overheveling van de reserve Coalitieakkoord naar de reserve PPLG;
d. Onttrekkingen aan de reserve PPLG voor bestedingen in 2024.

a) Instelling budgetgericht bestemmingsreserve PPLG

	Reserve PPLG
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Het doel van de reserve is het doorontwikkelen van het Provinciaal Programma Landelijk Gebied (PPLG) en het opstarten van de uitvoering. De nieuwe coalitie heeft € 35 miljoen beschikbaar gesteld om te voorkomen dat de voortgang wordt vertraagd of beperkt door externe of financiële factoren. De reserve kan worden ingezet voor extra capaciteit, voor voorfinanciering van maatregelen waarvoor Rijksmiddelen worden verwacht, om in cofinancieringsconstructies te kunnen deelnemen en voor andere incidentele initiatieven. Voor deze bestemmingsreserve zijn kaders vastgesteld waar binnen bestedingsvoorstellen door GS kunnen worden goedgekeurd. Overige bestedingen worden ter goedkeuring aan PS voorgelegd.
Programma	5 Natuur en landelijk gebied
Voeding	De reserve wordt gevoed vanuit de reserve Coalitieakkoord.
Looptijd	t/m 2027
Maximale hoogte	In het coalitieakkoord is € 35 miljoen beschikbaar gesteld, dat is de maximale hoogte van de reserve.

b) Kaders / bestedingscriteria voor de nieuwe reserve PPLG

De reserve PPLG is een ‘budgetgerichte bestemmingsreserve’. Voor een budgetgerichte reserve geldt dat GS uitgaven kunnen doen binnen de kaders die PS voor de reserve hebben vastgesteld. Hieronder is het voorstel voor de te hanteren kaders uitgewerkt. In de te hanteren kaders is rekening gehouden met de onzekere omstandigheden bij het Rijk waarin het NPLG en het Transitiefonds verkeren.

De financiering van het PPLG was al onzeker en onduidelijk door de val van het Kabinet en het stuklopen van het Landbouwakkoord. De Eerste Kamer heeft de tijdelijke wet Transitiefonds controversieel verklaard, waardoor de instelling van het fonds vertraging heeft opgelopen. Met de uitslag van de Tweede Kamer verkiezingen is de onzekerheid verder toegenomen. De begroting 2024 van LNV, waarin de budgetten voor de koplopers-projecten zitten, is nog niet vastgesteld. Dit gebeurt naar verwachting in februari. De onzekerheid rond de besluitvorming en de financiering legt mogelijk een hoge druk op de € 35 miljoen.
.

Voorgesteld worden de volgende kaders en bestedingscriteria voor de reserve PPLG:

1. De uitgaven hebben te maken met één of meer van de PPLG-thema's, passen binnen de reikwijdte van het PPLG en het coalitieakkoord, hebben een incidenteel karakter en zorgen ervoor dat de ontwikkeling en uitvoering van het PPLG voortvarend kunnen worden voortgezet, ongeacht het tempo van de besluitvorming bij het Rijk.
2. Uitgaven worden in beginsel alleen uit de reserve gedekt als de besteding noodzakelijk wordt geacht en er geen alternatieve dekkingsbronnen voor zijn. Voor alle uitgaven wordt gezocht naar mogelijkheden tot (co)financiering vanuit andere budgetten, zoals EU-middelen en het Klimaatfonds. De reserve kan onder voorwaarden worden ingezet als voorfinanciering (zie hieronder).
3. Voor elke besteding ten laste van de reserve is een door GS goedgekeurd bestedingsvoorstel nodig. Wanneer het voorstel buiten de kaders onder 1 en 2 valt, wordt het ter goedkeuring aan PS voorgelegd.
4. De bestedingen uit de reserve PPLG worden minimaal 1x per jaar gespecificeerd verantwoord richting Provinciale Staten.
5. De reserve eindigt wanneer de € 35 miljoen volledig is besteed of bestemd of bij het aantreden van een nieuwe coalitie. Het bedrag dat in 2027 niet besteed is en waarvoor geen harde verplichtingen zijn aangegaan valt vrij in de algemene middelen.

Voorfinanciering: als de verwachting is dat de uitgaven gedekt worden door een Rijksbijdrage, maar dat hier niet op kan worden gewacht:

- moet in het bestedingsvoorstel de urgentie aangetoond worden;
- moet met concrete signalen worden onderbouwd dat de verlening van de bijdrage zeer waarschijnlijk is;
- moet het zeker zijn dat deze voorfinanciering de verlening/ toekenning niet in gevaar brengt.

c) Overheveling van de reserve Coalitieakkoord naar de reserve PPLG

In de EBW 2024 wordt een overheveling van € 10,9 miljoen voorgesteld van de reserve Coalitieakkoord naar de reserve PPLG.

d) Onttrekkingen aan de reserve PPLG voor bestedingen in 2024

In dit stadium is het niet mogelijk om een bestedingsplan voor de gehele looptijd van de reserve te presenteren. Er zijn op dit moment een aantal bestedingsvoorstellen waarmee op korte termijn kan worden begonnen en die voldoen aan de voorgestelde kaders. Na vaststelling van de EBW 2024 worden de bedragen aan de reserve PPLG onttrokken en in de begroting verwerkt.
Bestedingen ten behoeve van PPLG-projecten en maatregelpakketten die niet passen in bovenstaande bestedingsvoorstellen dienen afzonderlijk met een bestedingsplan ter besluitvorming aan PS te worden voorgelegd.

Incidentele dekking capaciteitskosten 2024 In het coalitieakkoord zijn jaarlijks oplopende structurele middelen beschikbaar gesteld ter dekking van capaciteitskosten voor PPLG. Voorgesteld wordt om hiervoor in 2024 eenmalig € 2 miljoen aan de reserve PPLG te onttrekken om de benodigde ingroei van capaciteit te kunnen behouden c.q. realiseren. Wanneer voor 2024 een Rijksbijdrage voor capaciteitskosten/ voorbereidingskosten beschikbaar komt, kan de onttrekking aan de reserve verlaagd worden.	€ 2.000.000
Voorfinanciering van projecten waarvoor met grote zekerheid een Rijksbijdrage wordt verwacht De verleningsbeschikkingen voor de koplopers-projecten worden op z'n vroegst in mei 2024 verwacht. Voor sommige projecten is het wenselijk dat al eerder wordt gestart. Deze onttrekking aan de reserve PPLG maakt het mogelijk om uitgaven voor te financieren. Voor elk concreet project waarvoor voorfinanciering wordt gevraagd, wordt een voorstel ter goedkeuring aan GS voorgelegd. Begin 2024 zal het gaan om koplopers-projecten, waarvoor de Minister in haar brief ('tussentijds beeld') per project een indicatie geeft van de kans op een succesvolle aanvraag. Zodra de verleningsbeschikking is ontvangen, vloeit het bedrag terug naar de reserve.	€ 8.000.000
Proceskosten Dit zijn kosten voor het opstarten van processen (zoals samenwerkingstrajecten en voorbeeldprojecten) en voorbereiden van maatregelen in de gebieden die bijdragen aan de PPLG-doelen, maar niet betreffen de realisering van het NNN. De raming is gebaseerd op eerdere ervaringen van het regiebureau.	€ 900.000

Afwikkeling reserve Economisch herstel en Duurzaamheidfonds

Via motie 42-2020 (EBW 2021) hebben PS opdracht gegeven een Economisch Herstel en Duurzaamheidsfonds op te richten, waarmee de economische en maatschappelijke effecten in Noord-Holland van de uitbraak van het coronavirus werden verzacht. Deze reserve liep tot 31-12-2023.
Het restant van deze reserve zal na vaststelling van de jaarstukken 2023 vrijvallen naar de algemene reserve. In het coalitieakkoord 'Verbindend vooruit!' is afgesproken dat het restant beschikbaar zal komen voor de ambities uit het coalitieakkoord. In deze eerste begrotingswijziging vindt u in meerdere programma's de afwikkeling van de reserve Economisch Herstel en duurzaamheid terug en de nog lopende toezeggingen vanuit EHDF. (Een inhoudelijke toelichting per brief volgt vanuit het programma Economische Herstel en duurzaamheid).

Bij de desbetreffende mutatie in de EBW 2024 is de volgende tekst opgenomen: *'in kader afronding van het programma EHDF, zie toelichting in hoofdstuk 2 en in de voordracht EBW 2024'.*

Hieronder vindt u het overzicht.

Doorschuif activiteiten EHDF naar 2024	**Bedrag x €1.000**
Instellen reserve Economisch herstel en duurzaamheidsfonds 2021	100.000
Bestedingen 2021	-3.214
Bestedingen 2022	-11.776
Prognose bestedingen 2023	-22.490
Vrijval 2024 t.b.v. uitvoering coalitieakkoord	-53.000
Subtotaal: Verwacht restant	**9.520**
Doorschuif uitgaven naar 2024	
Artis	-2.700
Regiodeal Wadden (Bijdrage Economie)	-582
Regiodeal ZaanIJ	-250
Arbeidsmarkt	-4.372
Uvr dorpshuizen	-500
HIRB+	-75
Verduurzaming sportbedrijven	-134
Uitvoeringskosten 2024	-150
Totaal	**757**

3 Overzicht per programma

Programma 1 Bestuur

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor eerste wijziging	Eerste begrotings-wijziging	Begroot 2024 na eerste wijziging
	Lasten			
1.1	Faciliteren van het provinciaal bestuur	10.939	7	10.946
1.2	Werken aan gemeenten en sterke regio's	8.876	0	8.876
1.3	Uitvoeren van rijksheertaken	481	175	656
1.4	Belangen van de provincie behartigen op landelijk en Europees niveau	3.772	1.079	4.851
	Baten			
1.1	Faciliteren van het provinciaal bestuur	-59	0	-59
	Saldo van baten en lasten	**24.009**	**1.261**	**25.270**
	Stortingen			
1.4	Reserve Cofinanciering Europese projecten	1.243	0	1.243
	Onttrekkingen			
1.4	Reserve Cofinanciering Europese projecten	0	-1.659	-1.659
	Totaal mutaties reserves	**1.243**	**-1.659**	**-416**
	Programma Resultaat	**25.252**	**-398**	**24.854**

1.1 Faciliteren van het provinciaal bestuur

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Uitgaven behorend bij de ontvangst (Beleidsdoel 7.1) in kader Veilig Wonen (september circulaire provinciefonds).	BN	7 N				7 N

1.3 Uitvoeren van rijksheertaken

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Agenda weerbaar Noord-Holland*	NBN	100 N				100 N
Decentralisatie uitkeringen uit de decembercirculaire 2023**	BN	75 N				75 N

Toelichting

* In de begroting 2024 is ervan uitgegaan dat het budget voor de Agenda Weerbaarheid met € 100.000 kon worden verlaagd omdat hiervoor vanuit het Ministerie van Binnenlandse Zaken vier keer € 100.000 voor beschikbaar gesteld is. Deze ontvangen middelen betreffen echter een additionele uitkering op basis van een bestuurlijke afspraak die specifiek ten goede moet komen van weerbaarheidsactiviteiten in kleine gemeenten**.** Het budget voor de reguliere Weerbaarheidsagenda is nu weer op € 150.000 gezet.

** In de decembercirculaire van 2023 is een decentralisatie uitkering toegekend van € 75.000 in het kader van *Weerbaar bestuur kleine gemeenten*. Deze DU is in 2023 niet meer tot besteding gekomen. Deze DU is geoormerkt in het resultaat van 2023 terecht gekomen en zal van daaruit worden gestort in de algemene reserve. Met deze boeking worden deze middelen weer onttrokken aan de algemene reserve en toegevoegd aan het budget in 2024. De onttrekking aan de algemene reserve is opgenomen onder Beleidsdoel 7.2

1.4 Belangen van de provincie behartigen op landelijk en Europees niveau

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Actualisatie aan de hand van de definitieve IPO/BIJ12 begroting.	NBN	-580 V				-580 V
Uitvoeringsregeling ondersteuning aanvragen Europese projectsubsidie Noord-Holland 2023 - GS hebben deze uitvoeringsregeling in december 2023 vastgesteld met dekking uit de reserve Cofinanciering Europese projecten	RESV	210 N			-210 V	0
Provinciale bijdrage managementautoriteit Kansen voor West 3 2024 - op basis van de samenwerkingsconvenant partner Kansen voor West 2022-2029.	RESV	281 N			-281 V	0
Provinciale bijdrage Just Transition Fund 2024	RESV	293 N			-293 V	0
Uitvoeringsregeling Cofinanciering Europese programma's EFRO en Just Transition Fund-IJmond Noord-Holland - De verwachte uitgaven voor 2024 bedragen € 875.000	RESV	875 N			-875 V	0

Programma 2 Klimaat en gezonde leefomgeving

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor eerste wijziging	Eerste begrotings-wijziging	Begroot 2024 na eerste wijziging
	Lasten			
2.1	Bijdragen aan de energietransitie	31.727	-7.477	24.250
2.2	Bevorderen gezonde leefomgeving	54.864	2.871	57.735
	Baten			
2.1	Bijdragen aan de energietransitie	-47	-300	-347
2.2	Bevorderen gezonde leefomgeving	-6.277	-2.100	-8.377
	Saldo van baten en lasten	**80.267**	**-7.006**	**73.261**
	Stortingen			
2.1	Reserve Energietransitie	33	0	33
2.1	Reserve Duurzame Elektriciteit	33	0	33
2.1	Reserve Warmte Transitie	1.137	0	1.137
2.2	Reserve Bodemsanering	319	0	319
2.2	Reserve Gezonde leefomgeving	1.000	0	1.000
	Onttrekkingen			
2.1	Reserve Subsidies Warmtetransitie	-770	0	-770
2.1	Reserve Energietransitie	-7.623	4.719	-2.904
2.1	Reserve Duurzame Elektriciteit	-1.534	684	-850
2.1	Reserve Warmte Transitie	-9.255	2.848	-6.407
2.2	Reserve Bodemsanering	-1.039	0	-1.039
2.2	Reserve Gezonde leefomgeving	-2.667	0	-2.667
	Totaal mutaties reserves	**-20.365**	**8.251**	**-12.114**
	Programma Resultaat	**59.902**	**1.245**	**61.147**

2.1 Bijdragen aan de energietransitie

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Regiodeal Wadden - Dit betreft de dekking voor de regiodeal Waddeneilanden vanuit het budget voor klimaat en energie. Zie ook beleidsdoel 6.1	NBN	-581 V				- 581 V
Obstakel verlichting - Voor verbetering van de obstakel verlichting bij windmolens ontvangen we van het Rijk € 300.000, dit budget wordt met inleg van € 300.000 vanuit provincie gebruikt voor subsidieverlening.	BN	300 V	-300 V			0
Zonnepark N207 -Voor de aanleg zonnepark N207 was € 3 miljoen opgenomen in de reserve. Deze aanleg gaat niet in 2024 plaatsvinden.	RESV	- 3.000 V			3.000 N	0
Proceskosten en inhuur	RESV	-2.603 V			2.603 N	0
UVR Energiebesparingsprogramma - Verwachting was dat € 9 miljoen over 3 jaar uitgegeven zou worden. Het hele bedrag is al in 2023 verleend.	RESV	- 3.000 V			3.000 N	0
UVR Duurzaamheidsinitiatieven -Eind 2023 zijn er nog subsidieaanvragen binnengekomen die in 2024 worden verleend.	RESV	179 N			-179 V	0
UVR Verduurzaming corporaties - Eind 2023 zijn er nog subsidieaanvragen binnengekomen die in 2024 worden verleend.	RESV	173 N			-173 V	0
Septembercirculaire -Ontvangst voor Regionale Energie Strategieën (RES).	BN	1.055 N				1.055N

2.2 Bevorderen gezonde leefomgeving

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Tata Steel - Voor een uitgebreide toelichting, verwijzen we naar de Uitgestelde Intenties	UI	570 N				570 N
Swung 2 - Voor een uitgebreide toelichting, verwijzen we naar de Uitgestelde Intenties	UI	228 N				228 N
OD NZKG - In 2023 is €3 miljoen ontvangen. Dit wordt door middel van een subsidie overgezet naar de OD NZKG voor capaciteit rond Tata Steel. De kosten in 2023 zijn € 500.000. De kosten in 2024 zijn € 2,5 miljoen. € 500.000 stond al in de begroting 2025. Nu additionele deel gebudgetteerd.	BN	2.000 N	-2.000 V			0
Hollandse Luchten - Ontvangst vanuit het Rijk voor de uitvoering van Hollandse Luchten. Dit is gekoppeld aan het Schone Lucht Akkoord en is voor inzet van Waag Future Lab.	BN	100 N	-100 V			0
IPO Actualisatie aan de hand van de definitieve IPO/BIJ12 begroting.	NBN	-27 V				-27 V

Programma 3 Ruimte en Wonen

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor eerste wijziging	Eerste begrotings-wijziging	Begroot 2024 na eerste wijziging
	Lasten			
3.1	Regie voeren ruimtelijke ordening	5.872	174	6.046
3.2	Versnellen en programmeren woningbouw	16.746	3.004	19.750
3.3	Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptatie	6.308	4.270	10.578
	Baten			
3.1	Regie voeren ruimtelijke ordening	-20	-150	-170
3.2	Versnellen en programmeren woningbouw	-6.672	0	-6.672
3.3	Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptatie	0	-3.270	-3.270
	Saldo van baten en lasten	**22.234**	**4.028**	**26.262**
	Stortingen			
3.2	Reserve Woningbouw	1.200	0	1.200
3.2	Reserve OV-fonds inclusief OV-knooppunten	0	-8.000	-8.000
	Onttrekkingen			
3.1	Reserve subsidie Bloemendalerpolder	-272	0	-272
3.2	Reserve OV-fonds inclusief OV-knooppunten	0	-3.004	-3.004
3.2	Reserve Woonbeleid	-750	0	-750
3.2	Reserve Woningbouw	-2.650	0	-2.650
3.2	Reserve Subsidies OD 3.4.1	-312	8.000	7.688

3.2	Reserve Woningbouw subsidies	-570	0	-570
3.3	Reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen	-2.017	0	-2.017
3.3	Reserve Klimaatadaptatie	0	-1.000	-1.000
3.3	Reserve Subsidies Meekoppelkansen bij dijkversterking en kustontwikkeling	-2.400	0	-2.400
	Totaal mutaties reserves	**-7.771**	**-4.004**	**-11.775**
	Programma Resultaat	**14.463**	**24**	**14.487**

3.1 Regie voeren ruimtelijke ordening

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
SPUK Novex schipholregeling. - Van het Rijk wordt € 350.000 ontvangen voor 3 jaar. In 2024 is de verwachting daar € 150.000 van uit te geven.	BN	150 N	-150 V			0
Projectbureau NZKG. - Voor onderzoeken naar aanlanding energie op land, was € 150.000 opgenomen voor het projectbureau NZKG. € 50.000 was overgeheveld naar beleidsdoel 6.1. Deze kosten zijn al in 2023 gemaakt. Daarom wordt dit teruggedraaid.	BN	50 N				50 N
IPO -Actualisatie aan de hand van de definitieve IPO/BIJ12 begroting.	NBN	-26 N				-26 N

3.2 Versnellen en programmeren woningbouw

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Subsidie op de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling Haarlem, ontwikkeling Haarlem Nieuw-Zuid - € 8 miljoen overgeheveld van de reserve OV-knooppunten naar de subsidiereserve.	RESV			-8.000 V	8.000 V	0
Reserve OV-knooppunten - € 2,2 miljoen opgenomen voor subsidies op de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling, t.b.v. Alkmaar Noord Fase 1 en voor de ketenreis subsidies.	RESV	2.234 N			-2.234 V	0
Reserve OV-knooppunten - € 770.000 opgenomen voor proceskosten, dit is voor het laten uitvoeren van opdrachten en onderzoeken.	RESV	770 N			- 770 V	0

3.3 Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptatie

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Reserve klimaatadaptatie - € 1 miljoen onttrokken voor proceskosten in 2024. Dit is voor het afronden Bouwsteennotitie 2023, opstarten noodzakelijk onderzoek ten behoeve van WBS, waterveiligheid en waterbeschikbaarheid, Klimaatadaptatie (o.a. n.a.v. nieuwe klimaatscenario's) en ten behoeve van uitwerkingen gebiedsopgaven. Daarnaast bijdragen aan gebiedspilots en samenwerkingsafspraken.	RESV	1.000 N			-1.000 V	0
Vervoerregio Amsterdam - € 3,3 miljoen ontvangen voor fietspaden Markermeerdijk tussen Hoorn en Amsterdam. Deze kosten zijn meegenomen in de SOK Markermeerdijken.	BN	3.270 N	-3.270 V			0

Programma 4 Bereikbaarheid

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor eerste wijziging	Eerste begrotings-wijziging	Begroot 2024 na eerste wijziging
	Lasten			
4.1	Realiseren perspectief Mobiliteit	25.423	9.104	34.527
4.2	Openbaar vervoer waarborgen	65.727	653	66.380
4.3	Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken	38.041	135	38.176
4.4	Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden	122.158	50	122.208
	Baten			
4.1	Realiseren perspectief Mobiliteit	-2.307	0	-2.307
4.3	Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken	-1.753	0	-1.753
4.4	Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden	-6.078	0	-6.078
	Saldo van baten en lasten	**241.211**	**9.942**	**251.153**
	Stortingen			
4.1	Reserve Mobiliteitsbeleid	205	0	205
4.1	Reserve Uitvoeren van Mobiliteitsbeleid door Derden	10.511	0	10.511
4.2	Reserve Openbaar Vervoer Projecten	67	0	67
4.4	Reserve Ontwikkelen Provinciale Infrastructuur	19.574	0	19.574
4.4	Reserve Groot Onderhoud Wegen	22.199	0	22.199
4.4	Reserve Groot Onderhoud Vaarwegen	12.357	0	12.357
	Onttrekkingen			
4.1	Reserve Mobiliteitsbeleid	-1.287	0	-1.287

4.1	Reserve Uitvoeren van Mobiliteitsbeleid door Derden	-17.108	-9.200	-26.308
4.2	Reserve Openbaar Vervoer Projecten	-2.386	-653	-3.039
4.4	Reserve Kapitaallasten Wegen	-641	0	-641
4.4	Reserve Kapitaallasten OV	-1.655	0	-1.655
4.4	Reserve Ontwikkelen Provinciale Infrastructuur	-1.450	-631	-2.081
4.4	Reserve Groot Onderhoud Wegen	-31.057	0	-31.057
4.4	Reserve Groot Onderhoud Vaarwegen	-11.375	0	-11.375
4.4	Reserve Innovatieprojecten Mobiliteit	-3.582	0	-3.582
4.4	Reserve Kapitaallasten Innovatieprojecten	-285	0	-285
	Totaal mutaties reserves	**-5.913**	**-10.484**	**-16.397**
	Programma Resultaat	**235.297**	**-542**	**234.755**

4.1 Realiseren perspectief Mobiliteit

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
IPO - Actualisatie aan de hand van de definitieve IPO/BIJ12 begroting.	NBN	-96 V				-96 V
Hogere uitgaven uit reserve Uitvoeren mobiliteitsbeleid door derden: - € 6 miljoen voor UVR Klein INFRA (Ophoging jaarlijkse subsidie plafond tot 14 miljoen). - € 1,3 miljoen voor Dorpstraat Communicatieweg - € 900.000 voor het bevorderen van verkeersveilig gedrag bij specifieke doelgroepen - € 1 miljoen voor Haltevoorziening NHN	RESV	 6.000 N 1.300 N 900 N 1.000 N			- 9200 V	0

4.2 Openbaar vervoer waarborgen

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Hogere uitgaven uit de reserve OV projecten: - € 400.000 voor gratis vervoer voor kinderen en OV promotie acties 2024 - € 253.000 voor twee buurtbussen (Met de 16 bussen die in 2023 zijn geleverd, komt daarmee het totaal op 18 stuks).	RESV	653 N			-653 V	0

4.3 Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
In de septembercirculaire van het provinciefonds is aangegeven dat een bedrag van € 135.000 ontvangen gaat worden in het kader van Verkeersveiligheid (ontvangst bij beleidsdoel 7.1).	BN	135 N				135 N

4.4 Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Regiodeal Wadden - Dit betreft de dekking voor de regiodeal Waddeneilanden vanuit de reserve Ontwikkelen provinciale infrastructuur, zie ook beleidsdoel 6.1	NBN				-581 V	-581 V

Programma 5 Natuur en landelijk gebied

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor eerste wijziging	Eerste begrotings-wijziging	Begroot 2024 na eerste wijziging
	Lasten			
5.1	Beschermen en ontwikkelen van natuur	87.521	361	87.882
5.2	Beheren van natuur	50.769	1.103	51.872
5.3	Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen	24.354	0	24.354
5.4	Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water	4.450	3.583	8.033
5.5	Regisseren Provinciaal Programma Landelijk Gebied	2.000	10.900	12.900
5.6	Versterken kansrijke landbouw	5.513	350	5.863
	Baten			
5.1	Beschermen en ontwikkelen van natuur	-13.058	0	-13.058
5.2	Beheren van natuur	-898	0	-898
5.3	Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen	-5.700	0	-5.700
5.4	Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water	-1.125	-2.542	-3.667
	Saldo van baten en lasten	**153.826**	**13.755**	**167.581**
	Stortingen			
5.1	Reserve Oostelijke Vechtplassen	4.058	0	4.058
5.1	Reserve Groen	15.705	1.496	17.201
5.1	Reserve Groene Uitweg	107	0	107
5.3	Reserve Landschap	4.000	0	4.000
5.3	Reserve Cofinanciering Waddenzee	854	0	854

5.4	Reserve Waterrecreatie	1.562	0	1.562
5.5	Reserve PPLG	0	10.900	10.900
5.6	Reserve Europese projecten landbouwsubsidies	1.200	0	1.200
	Onttrekkingen			
5.1	Reserve Oostelijke Vechtplassen	-6.403	0	-6.403
5.1	Reserve Laag Holland	-1.250	536	-714
5.1	Reserve Groen	-63.470	-836	-64.306
5.1	Reserve Kapitaallasten Groen	-118	0	-118
5.1	Reserve Groene Uitweg	-3.334	-1.496	-4.830
5.1	Reserve verleende subsidies OD 5.1.1	-4.262	0	-4.262
5.3	Reserve Cofinanciering Waddenzee	-3.182	0	-3.182
5.3	Reserve Subsidies Cofinanciering Waddenzee	-2.951	0	-2.951
5.4	Reserve Waterrecreatie	-2.053	-1.000	-3.053
5.5	Reserve PPLG	0	-10.900	-10.900
5.6	Reserve Europese projecten landbouwsubsidies	-2.505	0	-2.505
	Totaal mutaties reserves	**-62.042**	**-1.300**	**-63.342**
	Programma Resultaat	**91.784**	**12.455**	**104.239**

5.1 Beschermen en ontwikkelen van natuur

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Lagere uitgaven vanuit de Reserve Laag Holland: een subsidie t.b.v. het Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer kon al in 2023 verstrekt worden.	RESV	-536 V			536 N	0
Hoger uitgaven uit de reserve Groen t.b.v. KRW projecten: - € 550.000, - voor het vispasseerbaar maken van sluizen - € 286.000, - voor extra inzet bij de OD NZKG voor de vth-taken voor indirecte lozingen.	RESV	836 N			-836 V	0
Overhevelingen van reserve Groene Uitweg naar reserve Groen: - € 1.226.000 voor project Faunapassage Maxisweg - € 270.000 voor project Faunapassage A1.	RESV			1.226 N 270 N	- 1.496 V	0
Zie overzicht uitgestelde intenties	UI	61 N				61 N

Toelichting

KRW
Deze projecten dragen bij aan het realiseren van de KRW doelen in 2027. Het betreft projecten waar de provincie verantwoordelijk voor is en die we hebben opgenomen in het Regionale Waterprogramma 2022 – 2027 en de beantwoording van de motie 267-2022 Inzicht in effectieve instrumenten waterkwaliteit.
We doen een overheveling vanuit de reserve Groene Uitweg voor faunapassages A1 en Maxisweg van € 1.496.000. Daarmee komt de volledige dekking voor deze projecten in de reserve Groen terecht.

5.2 Beheren van natuur

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Uitgestelde intentie Decentralisatie-Uitkering Natuur inclusief na-isoleren	UI	249 N				249 N
Uitgestelde intentie Bezoekersmanagement recreatie en toerisme	UI	150 N				150 N
IPO - Actualisatie aan de hand van de definitieve IPO/BIJ12 begroting	NBN	704 N				704 N

5.4 Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
IPO - Actualisatie aan de hand van de definitieve IPO/BIJ12 begroting.	NBN	41 N				41 N
Van het Rijk ontvangt de provincie voor de subsidie op de lijst buiten uitvoeringsregeling Acacia, Zoete Toekomst € 206.250.	BN	207 N	-207 V			0
Van het Rijk ontvangt de provincie voor de subsidie op de lijst buiten uitvoeringsregeling PWN, ondergrondse drinkwaterberging € 1,5 miljoen	BN	1.500 N	-1.500 V			0
Voor de Uvr Kennisontwikkeling Bodem en Water Noord-Holland ontvangen we € 835.000 van de waterschappen.	BN	835 N	-835 V			0
SAIL 2025 - Ten behoeve van de bijdrage aan SAIL 2025 verhogen we de uitgaven uit de reserve Waterrecreatie.	RESV	1.000 N			-1.000 V	0

5.5 Regisseren Provinciaal Programma Landelijk Gebied

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Overheveling incidentele middelen van reserve Coalitieakkoord naar reserve PPLG	RESV BN			10.900 V		
- Capaciteit voor doorontwikkeling PPLG, aanvulling op de structurele dekking, enkel 2024 - Voorfinanciering koplopers-projecten, waarvoor medio 2024 een Rijksbijdrage wordt verwacht - Proceskosten voor het opstarten van gebiedsprocessen, waarvoor mogelijk geen Rijksbijdrage komt Onttrekking aan de Reserve PPLG	RESV BN	2.000 N 8.000 N 900 N			-10.900 V	0

Toelichting

De mutaties op dit beleidsdoel worden gedetailleerder toegelicht bij het voorstel om een nieuwe reserve in te stellen. Hierin staan ook de voorgestelde kaders en bestedingscriteria. Het concept Instellingsbesluit Reserve PPLG vindt u als bijlage bij de EBW.

5.6 Versterken kansrijke landbouw

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Voedselvisie & Mestvergisting - Verwerken uitgestelde intentie laatste begrotingswijziging 2023	UI	350 N				350 N

Programma 6 Economie, leefbaarheid en cultuur

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor eerste wijziging	Eerste begrotings-wijziging	Begroot 2024 na eerste wijziging
	Lasten			
6.1	Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie	21.100	11.057	32.157
6.2	Behouden kwaliteit van erfgoed	9.767	12.463	22.230
6.3	Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit cultuur en voorzieningen	7.474	13.474	20.948
	Baten			
6.1	Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie	-100	25	-75
	Saldo van baten en lasten	**38.241**	**36.969**	**75.260**
	Stortingen			
6.1	Reserve Circulaire Economie	1.180	0	1.180
6.1	Reserve MKB innovatie-instrumenten	4.922	0	4.922
6.2	Reserve Monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds)	4.079	0	4.079
	Onttrekkingen			
6.1	Reserve Circulaire Economie	-1.180	0	-1.180
6.1	Reserve Herstructurering Bedrijventerreinen	0	0	0
6.1	Reserve MKB innovatie-instrumenten	-5.237	-3.571	-8.808
6.2	Reserve Monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds)	-4.119	-6.325	-10.444
6.2	Reserve SvA/NHW Werelderfgoed	-1.100	-4.250	-5.350
6.2	Reserve Subsidie SvA/NHW Werelderfgoed	0	-885	-885
	Totaal mutaties reserves	**-1.455**	**-15.031**	**-16.486**
	Programma Resultaat	**36.786**	**21.988**	**58.774**

6.1 Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
IPO - Actualisatie aan de hand van de definitieve IPO/BIJ12 begroting	NBN	49 N				49 N
Proceskosten HIRB+ / Arbeidsmarkt -In kader afronding van het programma EHDF, zie toelichting in hoofdstuk 2 en in de voordracht EBW 2024.	NBN	4.842 N				4.842 N
Regiodeal Wadden - Het Rijk, provincie Fryslân, provincie Noord-Holland en de 5 eilandgemeenten investeren de komende 4 jaar samen € 36 miljoen in woningbouw, onderwijs, innovatief ondernemerschap, bereikbaarheid, duurzame energie en circulaire economie.	NBN	2.325 N				2.325 N
Arbeidsmarkt infra -Betreft een doorschuiving LSBU.	NBN	5 N				5 N
MKB - Het is in 2023 niet mogelijk om de subsidies 'MIT Haalbaarheidsprojecten 2023' en 'MIT R&D Projecten' uit te voeren. De lasten worden in deze boeking verplaatst naar 2024.	RESV	3.571 N			- 3.571 V	0
Verwerking decentralisatie uitkeringen (DU) uit de decembercirculaire 2023*	RESV	340 N				340 N
Mutatie < € 100.000	BN	-75 V	25 N			-50 V

Toelichting

* Het Rijk, provincie Fryslân, provincie Noord-Holland en de 5 eilandgemeenten investeren de komende 4 jaar samen € 36 miljoen in woningbouw, onderwijs, innovatief ondernemerschap, bereikbaarheid, duurzame energie en circulaire economie. Het aandeel van de provincie Noord-Hollande in deze bijdrage van € 2,3 miljoen wordt gedekt door € 580.000 in te zetten vanuit elk van de volgende bestaande budgetten binnen de begroting:
- De incidenteel beschikbaar gestelde middelen voor Wonen en Ruimtelijke ordening in deze coalitieperiode
- De reserve Ontwikkelen provincie infrastructuur
- De reserve Economisch herstel en duurzaamheid.
- Het structurele budget voor Klimaat en energie.

** In de decembercirculaire 2023 van het provinciefonds zijn een tweetal decentralisatie uitkeringen (DU's) toegekend die niet meer tot besteding kon komen in 2023. De middelen van deze DU's zijn geoormerkt in het resultaat van 2023 opgenomen en zullen van daaruit worden gestort in de algemene reserve. Met deze mutatie worden de toegekende middelen weer onttrokken aan de algemene reserve en weer toegevoegd aan het budget. Het gaat om de DU Novex waarbij middelen beschikbaar zijn gesteld voor verdere uitwerking van het programma Nationale Omgevingsvisie Extra en de DU Aanpak vakantieparken. De onttrekking van € 340.000 aan de algemene reserve is opgenomen onder beleidsdoel 7.2.

6.2 Behouden kwaliteit van erfgoed

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Rijksmonumenten - In 2023 is het niet gelukt om de UVR Rijksmonumenten te verlenen. Hierom wordt er bij deze begrotingswijziging het totale bedrag bijgeboekt (€ 5.741.000). Het restant betreft indexaties die in de kaderbrief 2024 staan, deze worden op de Stelpost Indexering geboekt.	RESV	6.325 N			-6.325 V	0
Monumenten - Tijdens het coalitieakkoord is geld opgenomen voor monumenten het totaal van deze middelen is 4.000.000. Dit geld wordt gebruikt om UVR Restauratie Rijksmonumenten NH te dekken. Het geld wordt verdeeld over 4 jaar (onttrekking uit beleidsdoel 7.1).	RESV	1.000 N				0
Vanuit de reserve Stelling van Amsterdam wordt € 3,9 miljoen onttrokken voor subsidies op de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling: - Benoorden Spaarndam € 1 miljoen - Fort aan de Middenweg € 600.000 - Fort Pampus, nieuw entreegebouw paviljoen Pampus € 250.000 - Gemeente Amsterdam, Schansen € 510.000 - Landschap Noord-Holland, herstel van Liniedijk € 400.000 - Recreatieschap Spaarnwoude, herstel van liniedijk Spaarndam € 600.000 - Regio Gooi en Vechtstreek, nieuwe werken nieuwe Hollandse Waterlinie € 490.00	RESV	 1.000 N 600 N 250 N 510N 400 N 600 N 490 N			-3.850 V	0
Subsidie Gooise Meren, vesting Muiden Voor de subsidie die is verleend aan de gemeente Gooise Meren voor vesting Muiden in 2023 van € 3,2 miljoen wordt een budget opgenomen van € 885.000.	RESV	885 N			-885 V	0
Voor opdrachten damsluizen wordt € 400.00 opgenomen vanuit de reserve. Dit is voor de consolidering van de damsluizen in de Ringvaart Haarlemmermeer. Zo is er geen gevaar meer voor de scheepvaart.	RESV	400 N			-400 V	0
Mutatie < € 100.000	BN	3 N				

6.3 Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit cultuur en voorzieningen

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
IPO - Op 7 november is de Begroting 2024 van het IPO/BIJ12 vastgesteld. Via deze weg wordt de begroting van PNH geactualiseerd.	NBN	11 N				11 N
Artis Aquarium -In kader afronding van het programma EHDF, zie toelichting in hoofdstuk 2 en in de voordracht EBW 2024.	NBN	12.700N				12.700 N
Verduurzaming sportbedrijven - De opdracht aan RHDHV stopt noodgedwongen, maar het werk is niet af. De verplichting moet in 2024 worden overgenomen door een andere leverancier. Het geld dat er eind 2023 dus nog over is.	NBN	134 N				134 N
Indexatie Probiblio - Tijdens de kaderbrief 2024 is Probiblio geïndexeerd met € 129.000.	BN	129 N				
UVR Dorpshuizen -In kader afronding van het programma EHDF, zie toelichting in hoofdstuk 2 en in de voordracht EBW 2024.	NBN	500 N				500 N

Programma 7 Overzicht Algemene middelen en organisatie

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2024 voor eerste wijziging	Eerste begrotings-wijziging	Begroot 2024 na eerste wijziging
	Lasten			
7.1	Algemene dekkingsmiddelen	25.106	-132	24.974
7.2	Organisatie	91.506	745	92.251
	Baten			
7.1	Algemene dekkingsmiddelen	-592.506	-5.222	-597.728
7.2	Organisatie	-207	0	-207
	Saldo van baten en lasten	**-476.101**	**-4.609**	**-480.710**
	Stortingen			
7.1	Reserve Coalitieakkoord	67.868	0	67.868
7.1	Reserve waardevermindering grond groen	6.000	0	6.000
7.2	Reserve Bedrijfsvoering	1.420	0	1.420
	Onttrekkingen			
7.1	Reserve Economisch Herstel en Duurzaamheid	-53.000	0	-53.000
7.1	Reserve Coalitieakkoord	0	-12.481	-12.481
7.2	Algemene Reserve	-2.239	-20.786	-23.025
7.2	Reserve Bedrijfsvoering	-6.650	0	-6.650
7.2	Reserve Huisvesting	-782	0	-782
	Totaal mutaties reserves	**12.617**	**-33.267**	**-20.650**
	Programma Resultaat	**-463.484**	**-37.876**	**-501.360**

7.1 Algemene dekkingsmiddelen

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Regiodeal Wadden - Dit betreft de dekking voor de regiodeal Waddeneilanden vanuit het incidentele budget voor wonen waarvoor middelen zijn gereserveerd in de reserve Coalitieakkoord. Zie ook beleidsdoel 6.1	BN				-581 V	
In de septembercirculaire van het provinciefonds is vermeld dat een bedrag van € 1.055.000 ontvangen gaat worden voor Regionale Energie Strategieën. Dit bedrag is neutraal met de lasten die hiervoor zijn opgenomen onder beleidsdoel 2.1	BN		-1.055 V			-1.055 V
In de septembercirculaire is vermeld dat een bedrag van € 135.000 gaat worden voor Verkeersveiligheid. Dit bedrag is neutraal met de hiervoor opgenomen lasten onder beleidsdoel 4.3	BN		-135 V			-135 V
In de septembercirculaire van het provinciefonds is vermeld dat een bedrag van € 7.000 ontvangen gaat worden voor Veilig Wonen. Dit bedrag is neutraal met de hiervoor opgenomen lasten onder beleidsdoel 1.1	BN		-7 V			-7 V
Op basis van de septembercirculaire van het provinciefonds wordt de algemene uitkering met €3.694.000 naar boven bijgesteld. Dit wordt veroorzaakt door een hoger accres in 2024.	NBN		-3.694 V			-3.694 V
Monumenten - Tijdens het coalitieakkoord is geld opgenomen voor monumenten het totaal van deze middelen is 4.000.000. Dit geld wordt gebruikt om UVR Restauratie Rijksmonumenten NH te dekken. Het geld wordt verdeeld over 4 jaar. (Lasten uit beleidsdoel 6.2)	RESV				-1.000 V	0
Overheveling van de incidentele middelen voor PPLG van reserve Coalitieakkoord naar de reserve PPLG	RESV BN				- 10.900 V	

7.2 Organisatie

Financiële ontwikkeling	Mutatie	Lasten	Baten	Storting	Onttrekking	Resultaat
Artis /Regiodeal Wadden/Regiodeal ZaanIJ/ Arbeidsmarkt/ UVR Dorpshuizen/ Proceskosten HIRB+/ Overheveling subsidies - In het kader van de afronding van het programma Economisch Herstel en duurzaamheidsfonds, worden een aantal regelingen doorgezet naar 2024 via een onttrekking uit de Algemene reserve. Graag verwijzen wij naar de tabel opgenomen in de voordracht van de EBW	NBN				-18.763 V	
UI - De bedragen die bij LBW2023 zijn afgeraamd in het kader van de Uitgestelde Intenties (UI) worden bij EBW2024 weer toegevoegd aan het budget. De bedragen zijn bij de aframing toegevoegd aan de algemene reserve en worden nu weer onttrokken aan de algemene reserve.	UI (BN)				-1.608V	-1.608V
Onttrekking aan de algemene reserve van decentralisatie uitkeringen uit de decembercirculaire 2023*	RESV				-415 V	-415 V
Detacheringsopbrengsten Provincie-medewerkers worden soms extern gedetacheerd. Hiervoor worden vergoedingen ontvangen. De vergoedingen worden gebruikt om de kosten van vervangend personeel te dekken. De detacheringsopbrengsten en kosten van vervanging worden geraamd op € 331.000	BN	331 N				0
IPO - Actualisatie aan de hand van de definitieve IPO/BIJ12 begroting.	NBN	414 N				414 N

Toelichting

*In de decembercirculaire 2023 van het provinciefonds zijn een aantal decentralisatie uitkeringen (DU's) toegekend die niet meer tot besteding konden komen in 2023. Deze middelen zijn geoormerkt in het resultaat van 2023 opgenomen en zullen van daaruit worden gestort in de algemene reserve. Met deze mutatie worden de toegekende middelen weer onttrokken aan de algemene reserve en weer toegevoegd aan het budget. Zie voor de toevoeging aan het budget ook beleidsdoel 1.3 en 6.1.

4 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling

Programma 1 Bestuur

Beleidsdoel	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
1.2	Amsterdam Smart City Toelichting: Subsidie om als grote partner deel te kunnen nemen aan het kennisnetwerk Amsterdam Smart City	~~€ 200.000~~ €100.000	Gewijzigd
1.3	Gemeente Huizen: bestuurlijk Interventieteam fase 2 Toelichting: Gooi en Vechtstreek zet gezamenlijk in op versterking van de bestuurlijke weerbaarheid. Hiertoe zetten de gemeenten zich onder andere in op voortzetting en doorontwikkeling van het BIT naar een duurzaam samenwerkingsverband in de strijd tegen oneerlijk ondernemerschap en vóór een weerbaar openbaar bestuur. Het bestuurlijk interventieteam sluit aan bij de doelstellingen van de Agenda Weerbaar Noord-Holland; een bijdrage leveren aan de versterking van lokale weerbaarheid. In het bestuurlijk interventieteam werken meerdere gemeenten samen. Hierdoor wordt de lokale uitvoeringskracht vergroot, de informatiepositie versterkt en lokaal steviger opgetreden tegen de ondermijnende criminaliteit. Deze werkwijze past daarmee geheel binnen de opgave om ondermijnende criminaliteit tegen te gaan vanuit een maatschappelijke opgave	€ 40.000	

Programma 2 Klimaat en gezonde leefomgeving

Beleidsdoel	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
2.1	Greenport Aalsmeer Energieconsultant Greenport	€ 150.000	
~~2.1~~	~~Gemeente Hilversum, warmteregisseur~~	~~€ 70.000~~	Verwijderd
2.1	Gemeente Aalsmeer, warmteregisseur	€ 70.000	
2.1	OD IJmond, warmteregisseur	€ 70.000	
~~2.1~~	~~Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, ecologische effecten van thermische energie uit oppervlaktewater (TEO) installaties~~	~~€ 150.000~~	Verwijderd
2.1	*Ontwikkelingsbedrijf NHN, Data Science Alkmaar*	€ 150.000	
2.1	Natuur en milieufederatie Noord-Holland, Participatie coalitie, energieregio's	€ 150.000	Nieuw
2.1	Vattenfall Windpark Wieringermeer B.V., obstakel verlichting	€ 300.000	Nieuw
2.1	WP energiek BV, obstakel verlichting	€ 36.000	Nieuw
2.1	ASR Windpark Wieringermeer B.V., obstakel verlichting	€ 192.000	Nieuw
2.1	ECN Wind Energy Facilities B.V., obstakel verlichting	€ 94.800	Nieuw
~~2.2~~	~~Omgevingsdienst NZKG, capaciteit groen staal Van het Rijk ontvangen we een specifieke uitkering~~	~~€ 3.000.000~~	Verwijderd

	~~voor de uitbreiding van de capaciteit van de omgevingsdiensten Noord-Holland voor de vergunningverlening in het kader van de maatwerkaanpak Tata Steel~~		
2.2	Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, sanering waterbodem in de Amstel nabij Cindu	€ 1.400.000	
2.2	Hoogheemraadschap Rijnland, Bodemsanering terrein voormalig AWZI Rijsenhout	€ 308.550	
2.2	Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, uitvoering waterbodemsaneringen	€ 2.860.000	
2.2	Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, waterbodemsaneringen Cluster 1 (Prinseneiland c.a. te Amsterdam)	€ 2.124.196	
2.2	Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, waterbodemsaneringen Cluster 1 (Prinseneiland c.a. te Amsterdam) en Cluster 2 (Kattenburg c.a. te Amsterdam)	€ 8.523.000	
2.2	Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, Sanering waterbodem Amstel nabij Cindu deel 2	€ 1.582.680	

Programma 3 Ruimte en Wonen

Beleidsdoel	**Naam subsidie aanvrager**	**Max subsidie 2024**	**Gewijzigd**
3.2	Alkmaar Noord, knooppuntontwikkeling fase 1	€ 1.200.000	
3.2	Gemeente Haarlem, knooppuntontwikkeling Haarlem Nieuw-Zuid	€ 8.000.000	
3.2	Heerhugowaard, ketenreismiddelen	€ 150.000	
3.2	Alkmaar, ketenreismiddelen	€ 50.000	
3.2	Heiloo, ketenreismiddelen	€ 231.500	
3.2	Zaanstad. ketenreismiddelen	€ 70.000	
3.2	Heemskerk, ketenreismiddelen	€ 75.000	
3.2	Hoorn, ketenreismiddelen	€ 200.000	
3.2	Schagen, ketenreismiddelen	€ 75.000	
3.2	Uitgeest, ketenreismiddelen	€ 275.000	
3.2	~~Vereniging Dorpswerk Noord-Holland, toekomstplan voor dorp en dorpshuis~~	~~€ 32.000~~	Verwijderd
3.2	~~MRA, flexibele schil,~~ MRA-ASRE opleiding & Primanedmonitor	€ 400.000	Gewijzigd
3.2	MRA, huisvesting aandachtsgroepen	€ 200.000	
~~3.3~~	~~Gemeente Hoorn, 3 bruggen en fietspad~~	~~€ 4.700.000~~	Verwijderd
3.3	HHNK, programmaplan ruimtelijke adaptatie NK	€ 44.000	
3.3	Wageningen University & Research, WWW.veiligheidslandschappen (Waarderijke, Waterrijke en Waterveiligheidslandschappen)	€ 120.000	

Programma 4 Bereikbaarheid

Beleidsdoel	**Naam subsidie aanvrager**	**Max subsidie 2024**
4.2	Regionaal Overlegorgaan Consumentenbelangen Openbaar Vervoer: Bijdrage 2024	€ 50.000

	Toelichting: Inhuur van een onafhankelijk voorzitter en secretaris		
4.1	Gemeente Gooise Meren: OV SAAL inpassingsgelden: herontwikkeling locatie fietsenstalling Toelichting Bijdrage aan herontwikkeling van locatie ten oosten van station Naarden-Bussum vanuit het Rijksbudget OV SAAL. De provincie treedt op als beheerder van dit budget namens het Rijk	€ 2.000.000	
4.1	Gemeente Gooise Meren: OV SAAL inpassingsgelden: stationsweg aanpassen Toelichting Bijdrage aan de herinrichting van de Stationsweg nabij station Naarden-Bussum	€500.000	nieuw
4.1	Gemeente Gooise Meren: OV SAAL inpassingsgelden: Regionale fietsroutes Toelichting Bijdrage aan ontwikkeling regionaal doorfietsroutenetwerk in regio Gooi -en Vechtstreek	€ 375.000	nieuw
4.1	Gemeente Hilversum: OV SAAL inpassingsgelden: fietsenstalling station Hilversum Toelichting Bijdrage aan realisatie ondergrondse fietsenstalling op Hilversum Centraal	€ 2.750.000	nieuw
4.1	Gemeente Hilversum: OV SAAL inpassingsgelden: Kleine Spoorbomen Toelichting Subsidie voor het verbeteren van de verkeersveiligheid/doorstroming van de gelijkvloerse spoorwegovergang ten westen van station Hilversum	€ 1.000.000	
4.1	~~Gemeente Alkmaar: Havenontwikkeling Boekelermeer~~ Toelichting Deze haven draagt bij aan de mobiliteitstransitie door het verminderen van vachtverkeer over de weg en verminderd brugopeningen van de Leeghwaterbrug, waarmee de doorstroming op de N242 verbetert	€ ~~7.500.000~~	vervallen
4.1	Stichting Breikers: Werkgeversaanpak Metropoolregio Amsterdam Toelichting Werkgevers adviseren/ondersteunen om woon-werkverkeer te verduurzamen/verminderen/buiten spits reizen	€ 1.800.000	wijzigen
4.1	Stichting Breikers: Werkgeversaanpak regio Noord-holland-Noord Toelichting Werkgevers adviseren/ondersteunen om woon-werkverkeer te verduurzamen/verminderen/buiten spits reizen	€ 200.000	
4.1	Stichting IJmond Bereikbaar: Werkgeversaanpak IJmond Bereikbaar	€ 400.000	nieuw

	Toelichting Werkgevers adviseren/ondersteunen om woon-werkverkeer te verduurzamen/verminderen/buiten spits reizen		
4.1	Gemeente Velsen: Pont Velsen Toelichting Bijdrage aan de aanschaf van een pont, met als doel de pontverbinding bij Velsen structureel te voorzien van 2 ponten	€ 1.800.000	nieuw
4.1	Greenport Aalsmeer: Stimuleren vervoer over water en versterkte logistieke samenwerking binnen de Greenport-partners Toelichting Bijdrage voor het opzetten van een pilot voor transport van Rotterdam naar Aalsmeer via schepen voor de sierteelt en een bijdrage voor het versterken van het netwerk van ondernemers om ze bete rin staat te stellen te verduurzamen en gebruik te maken van lopende subsidieregelingen.	€ 50.000	nieuw
4.1	Gemeente Gooise Meren: P+R Muiden Toelichting Subsidie voor verbetering ketenreisvoorzieningen nabij P+R muiden	€ 400.000	nieuw
4.1	Gemeente Zaanstad: Verbindingsweg Dorpsstraat – Communicatieweg Toelichting Aanleg van een verbindingsweg tussen de Communicatieweg en de Dorpsstraat in Assendelft aan te leggen. Deze verbindingsweg moet het verkeer op de Communicatieweg en de overlast die er mee gemoeid is verminderen, en de doorstroming te verbeteren. In het coalitieakkoord is er een leefbaarheidsfonds van 11 miljoen beschikbaar gesteld. Dit leefbaarheidsfonds is bedoeld om de leefbaarheid rondom de N203 (en onderliggend wegennet) bij Krommenie te verbeteren.	1.300.000	nieuw
4.1	Stichting CROW: CROW-KpVV bijdrage 2024-2027 Toelichting Met deze subsidie ontwikkelt CROW collectieve kennis op het gebied van mobiliteit, door middel van het programma Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV).	€ 156.000	nieuw
4.1	Gemeente Velsen: Velsertraverse fietsonderdoorgang Toelichting Subsidie voor het gemeentelijk deel van de aanleg van de fietsverbinding onder de Velsertraverse, tussen station Beverwijk en Velsen Noord	€ 1.300.000	Nieuw
4.1	Gemeente Den Helder: Project KVSS Renovatie Boerenverdrietbrug	€ 300.000	
4.1	Gemeente Den Helder: Project KVSS Verplaatsen jachthaven/museumhaven Willemsoord	€ 500.000	
4.4	Stichting CROW, Kennisprogramma Beheer en	€ 95.000	nieuw

Programma 5 Natuur en landelijk gebied

Beleidsdoel	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
5.1	WUR/Deltares, Living lab Koopmanspolder	€ 120.000	
5.1	HHNK, oplossen van het vismigratieknelpunt bij het Zaancomplex	€ 165.000	
5.1	Water, Land en Dijken, bodem- en vegetatieverbetering natuurgronden bij natuurboeren	€ 200.000	
5.1	Gebiedcoöperaties Noord Holland Zuid U.A., Integrale aanpak stikstofreductie Ronde Hoep	€ 938.562	
5.1	Gemeente Haarlemmermeer, Aanleg noodzakelijke natuurverbinding Groene As.	€ 591.220	
5.1	Recreatieschap Geestmerambacht, inrichten van 13ha moerasnatuur	€ 1.028.823	
5.1	Gemeente Haarlemmermeer, duurzaam watersysteem in Park 21	€ 5.697.359	
5.1	Gemeente Haarlemmermeer, recreatieve verbindingen	€ 2.070.000	
5.1	Gebiedscoöperatie Noord-Holland Zuid, Polderproces Noordelijke Vechtpolders Toelichting: Verkennend onderzoek samen met de boeren, het waterschap, de provincie en eventueel aanvullende experts om inzicht te verkrijgen in de exacte grond- en kwelposities in de 3 polders. Op basis van het onderzoek een uitvoeringsplan ontwikkelen met geschikte maatregelen om veenoxidatie en bijbehorende CO_2 emissies en bodemdaling te voorkomen, inclusief de kosten daarvan. Uitvoeren van een pilot met geschikte maatregelen (bijvoorbeeld met relatief nieuwe druppelirrigatietechniek)	€ 235.000	
5.1	Gebiedscoöperatie Noord-Holland Zuid, polderproces Bovenkerkerpolder Toelichting: Opstellen van een volledig uitvoeringsplan inclusief financiering door de kwartiermaker NHZ op basis van de al in januari 2023 opgeleverde poldervisie. Start maken met uitvoering om concrete resultaten te boeken op de thema's: CO_2 (onderzoek peilopzet cq. WIS/KiV (eventuele uitvoering maatregelen loopt grotendeels via veenweideloket); en N-emissie (installeren meetapparatuur op elk bedrijf). Hiermee kan het momentum in het proces en de energie van de boeren behouden worden, dat nu al een half jaar stagneert, afgezien van het proces om tot een intentieverklaring tussen betrokken gebiedspartijen te komen en een oeverherstelproject dat met financiering van de subsidie Landschapsontwikkeling Amstelscheg uitgevoerd wordt.	€ 465.000	
5.1	Gemeente Gooise Meren, aanlegplaatsen trekvaart	€ 280.000	

	Muiden		
5.1	Gemeente Gooise Meren, biodiversiteit kernen	€ 70.000	
5.1	LTO-projecten, boer actief in de Groene Uitweg	€ 80.000	
5.1	Gemeente Gooise Meren, entree Muiden	€ 1.511.500	
5.1	Natuurmonumenten, Horstermeer landschapsbeleving	€ 63.910	
5.1	Staatsbosbeheer, klimaatbos Diemerscheg fase 2	€ 500.000	
5.1	Gemeente Gooise Meren, Muiden Noord-West fase 2	€ 1.730.000	
5.1	Rijksmuseum Muiderslot, buitenruimte Muiderslot fase 2	€ 250.000	
5.1	Gemeente Gooise Meren, natuurboulevard 2.0	€ 1.050.000	
5.1	Stichting Monumentenbezit, recreatieve kwaliteit 's-Graveland	€ 1.800.000	
5.1	Gemeente Amsterdam, Rondje Diemerscheg	€ 70.000	
5.1	Gemeente Diemen, ecologische verbindingen Diemerscheg	€ 70.000	
5.1	Regio Gooi en Vechtstreek, vaarnetwerk	€ 142.500	
5.1	Gemeente Gooise Meren, Waterpoort Vecht	€ 265.000	
5.1	Rijksmuseum Muiderslot, buitenruimte Muiderslot fase 2	€ 707.000	
5.1	Gemeente Diemen: Strandje tweede Diem	€ 65.000	
5.1	Gebiedscoöperatie Noord-Holland Zuid Noordelijke Vechtpolders – Toekomstbestendig weidelandschap	€ 90.000	
~~5.1~~	~~Recreatie Noord-Holland; vitaal platteland Alkmaarder- en Uitgeestermeer~~	~~€ 1.020.000~~	Verwijderen
5.1	ANV Water Land en Dijken, boerderijeducatie Laag Holland	€ 70.000	
5.1	Agrarische natuurvereniging Water, Land en Dijken, Loket Veenweideboeren Toelichting: Agrariërs die hun percelen willen vernatten om bodemdaling tegen te gaan kunnen een bijdrage ontvangen vanuit het loket. Het loket richt zich op de koplopers onder de agrariërs, die ervaring willen opdoen met diverse methoden om bodemdaling tegen te gaan. Water, Land en Dijken zorgt voor de verspreiding van alle opgedane kennis.	€ 300.000	Nieuw
5.1	Stichting RAVON afdeling FLORON, Borging en versterking Botanisch Erfgoed Noord-Holland. Toelichting: Ten behoeve van het behoud van bedreigde plantensoorten en hun leefgebieden in Noord-Holland borgen FLORON en WENR in dit project de staande genetische diversiteit van soorten en hun populaties. Samen met lokale vrijwilligers wordt over een tijdspanne van vijf jaar zaden verzameld van de meest bedreigde en belangwekkende plantensoorten van de provincie. De verzamelde zaden worden opgeslagen (voor de toekomst geborgd) onder geconditioneerde omstandigheden in de Nationale zadencollectie van het Levend Archief, als back-up voor de natuur en voor natuurherstelprojecten. Voor één van de bedreigde soorten voeren we een actieplan uit om	€ 330.000	Nieuw

	de soort in de natuur te versterken.		
5.1	Natuurmonumenten, Aanpak Waterteunisbloem en peilverhoging. Toelichting: Aanpak Waterteunisbloem en peilverhoging polder Achteraf, N2000 gebied Oostelijke Vechtplassen.	€ 350.000	Nieuw
5.1	Natuurmonumenten, natuurinrichtings- en herstelmaatregelen in het Hol. Toelichting: De natuurinrichtings- en herstelmaatregelen in het Hol is een nadere uitwerking van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) en de Natura 2000 en Kaderrichtlijn water (KRW) doelen voor dit gebied. Het verbeteren van de waterkwaliteit is een belangrijk onderdeel in dat plan, omdat een goede waterkwaliteit de basis vormt voor een gezond ecosysteem en nodig is voor het realiseren van de natuurdoelen. De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) en Natura2000 stellen dan ook eisen aan de waterkwaliteit.	€1.720.000	Nieuw
5.1	De Natuurverdubbelaars, Toekomstversnellers Buitengewoon Noord-Holland. Toelichting: Het doel van Toekomstversnellers Buitengewoon Noord-Holland is om praktische en haalbare ideeën met sociaal-economische impact in het landelijke gebied van de provincie Noord-Holland te versnellen en om op deze manier bij te dragen aan één of meerdere PPLG-thema's (Natuur, Water en Bodem, Klimaat, Landbouw, Landschap en Erfgoed, Recreatie). Dit doen we aan de hand van een prijsvraag, waarbij er ideeen voor het landelijk gebied kunnen worden ingediend. Een jury selecteert 5 Topideeën (! Per PPLG gebied), de winnende ideeën krijgen een financiële bijdrage, advies en coaching om het idee een stap verder te brengen. De subsidie bestaat uit de financiële bijdrage van €5000,- per top idee. De natuurverdubbelaars begeleiden het proces van advies en coaching en verzorgen dat de prijs naar de winnaars wordt overgemaakt.	€ 25.000	Nieuw
5.2	Stichting Natuurcollectief Noord-Holland, begeleiding kleine natuurbeheerders	€ 35.000	
5.2	UvB, begeleiding kleine natuurbeheerders	€ 10.000	
5.2	Natuurmonumenten, beheer vaarland vochtig en hellinghakhout. Toelichting: beheervergoeding voor 5-jaarlijks beheer van gebieden in de Oostvaardersplassen die alleen varend bereikt kunnen worden en waar beheertype 'vochtig en hellinghakhout (N17.06)' op ligt. In het gebiedsakkoord OVP is afgesproken dat de hakhoutbosjes intensiever beheerd worden. Beheerfrequentie is elke 5 tot 20 jaar afzetten. Hakhoutbosjes (en overige bostypen) worden niet jaarlijks beheerd, waardoor subsidie via de SVNL niet mogelijk is. De locatie van de beheergebieden wordt aangegeven op de vaarlandkaart van het Natuurbeheerplan.	€ 6.100	
5.2	Stichting Fietsplatform, coördinatie en systeembeheer van de landelijke routenetwerken fietsen 2024	€ 35.000	

5.2	Stichting Wandelnet, coördinatie en systeembeheer van de landelijke routenetwerken wandelen 2024	€ 47.605	
5.2	Recreatie Noord-Holland N.V.: boerenlandpaduitvoering/-beheer 2024	€ 150.000	
5.2	Gemeente Haarlemmermeer: ~~bossenstrategie~~ recreatieve voorzieningen bij de via de UVR Boscompensatie 2023 gesubsidieerde bosparken.	€ 100.000	Gewijzigd
5.2	Faunabeheereenheid, faunabeleid van de provincie Noord-Holland	€ 1.270.000	
5.2	Stichting RAVON afdeling FLORON, borging botanisch erfgoed Noord-Holland (fase 1)	€ 66.054	
5.2	Natuurcollectief Water Land en Dijken i.o. Provinciale bijdrage aan de oprichting van het natuurcollectief conform in IPO verband gemaakte afspraken.	€ 35.000	
5.2	Faunabeheereenheid NH, bestrijding van een exoot, Toelichting: bestrijding van een exoot – rosse stekelstaart voor een periode van vier jaar	€ 200.000	Nieuw
5.2	Faunabeheereenheid NH, Ganzenbeheerplan Omgeving Schiphol Toelichting: Faunabeheereenheid Noord-Holland; Incidentele Specifieke Uitkering (rijksbijdrage) t.b.v. wettelijke en noodzakelijke vernieuwing Ganzenbeheerplan Omgeving Schiphol 2024-2030.	€ 100.000	Nieuw
5.2	Recreatie Noord-Holland, transitie regeling boerenlandpaden	€ 65.000	
5.3	Landschap Noord-Holland, uitvoering programma 'Betrekken bij Groen'	~~€ 708.00~~0 € 608.000	Gewijzigd
5.3	Nationaal Park Zuid-Kennemerland, uitvoeren van het jaarlijkse activiteitenplan	€ 160.789	
5.3	Nationaal Park Duinen van Texel, uitvoeren van het jaarlijkse activiteitenplan	€ 166.530	
5.3	~~Recreatie Noord-Holland, beleving Oer-IJ, E-bikeroute~~	~~€ 70.000~~	Verwijderen
5.3	~~Gemeente Castricum, Buitenpoort Castricum~~	~~€ 200.000~~	Verwijderen
5.3	Gemeente Castricum, brugleuningen hoofdlocatie. Toelichting: voorheen St. Oer-IJ € 70.000	~~€ 20.~~000 € 40.000	Gewijzigd
5.3	~~Recreatieschap Spaarnwoude, brugleuningen~~ ~~Toelichting: voorheen St. Oer-IJ € 70.000~~	~~€ 30.000~~	Verwijderen
5.3	Gemeente Uitgeest, brugleuningen voetgangerslocaties. Toelichting: voorheen St. Oer-IJ € 70.000	~~€ 20.000~~ € 30.000	Gewijzigd
5.3	~~Gemeente Schagen, iepenziekte~~ ~~Toelichting: aanpakken van de iepenziekte en herstel van de oude iepenstructuren~~	~~€ 802.000~~	Verwijderen
5.3	FME, Green Shipping ~~Beun~~schip	~~€ 441.073~~ € 180.000	Gewijzigd
~~5.3~~	~~FME, Green Shipping Baggerschip~~	~~€ 405.529~~	Verwijderen
5.3	Stichting Wageningen Research, Wijs met Wormen. Toelichting: maagdarmwormen worden doorgaans bestreden met synthetische anti-parasitaire middelen. Het gebruik van deze middelen staat om allerlei redenen ter discussie, waaronder resistentie en de belasting van het ecosysteem door residuen. Voor de beheersing van maagdarmwormen zal in	€ 100.000	Nieuw

	toenemende mate gebruik gemaakt moeten worden van alternatieve beheersstrategieën. Een veranderend watermanagement, waarbij ingezet wordt op het verhogen van het grondwaterpeil, zal de biotoop waarin de tussengastheer van leverbot kan gedijen, vergroten.		
5.3	Vogelbescherming Nederland, Wij & Wadvogels fase 2: 2023-2026	€ 800.000	
5.3	Vogelbescherming Nederland, Waakvogels	€ 200.000	
5.3	Visit Wadden, Vermarkten Werelderfgoed Waddenzee	€ 167.000	Nieuw
5.3	Waddenbaai fase 2 (rondje)	€ 1.720.000	Nieuw
5.3	Landschap Noord-Holland, programma cultuurlandschappen	€ 700.000	Nieuw
5.3	Agrarische Natuurvereniging Noord-Holland Zuid, Uitvoering Toekomstvisie en intentieovereenkomst Bovenkerkerpolder. Toelichting: Om uitvoering te geven aan de intentieovereenkomst Bovenkerkerpolder, waarin overheden en agrariërs hebben aangegeven de doelen uit het toekomstbeeld van de agrariërs te willen gaan realiseren. Kern van het toekomstbeeld is dat de veehouders in de Bovenkerkerpolder deze prachtige groene oase in een grootstedelijke omgeving willen behouden en versterken met daarin een centrale rol voor de agrarische ondernemers. Tegelijkertijd willen ze inspelen op de urgente vraagstukken die nu en in de toekomst gaan spelen. Ze zien dit als een gezamenlijk belang en willen als polder samenwerken aan deze vraagstukken, mogelijk in coöperatief verband. Een kwartiermaker zal een uitvoeringsplan gaan maken en deze tot uitvoering brengen.	€ 665.000	Nieuw
5.3	Agrarische Natuurvereniging Noord-Holland Zuid, Polderproces Keverdijksepolder, tegengaan broeikasgassen veenweide en andere opgaven. Toelichting: In het gebied Keverdijkse Polder loopt een polderproces aangestuurd door de agrarisch ondernemers. Met dat proces willen de ondernemers komen tot het nemen van maatregelen om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen en tevens andere opgaven realiseren.	€ 435.000	Nieuw
5.4	Acacia, Zoete Toekomst, fase 2	€ 310.000	
5.4	Acacia, Zoete Toekomst, fase 2	€ 206.250	
5.4	Acacia, Zoete Toekomst, fase 1	€ 62.500	Nieuw
5.4	PWN, ondergrondse drinkwaterberging	€ 1.500.000	
5.4	Sportvisserij Midwest Nederland, pilotproject loodvrij vissen	€ 22.500	Gewijzigd
~~5.4~~	~~Amsterdamse Hengelsportvereniging, pilotproject loodvrij vissen~~	~~€ 12.500~~	Verwijderd
~~5.4~~	~~Rijkswaterstaat Verkeer- en Watermanagement, afdeling vaarwegmarkeren, aanschaf van boeien~~	~~€ 265.000~~	Verwijder

	~~voor vaarwegmarkering lijn Hoorn-Volendam.~~		
5.4	Gemeente Haarlemmermeer, Pontveer Aalsmeer - Rijsenhout. Toelichting: Het stimuleren van de elektrificatie pontveren en het verbeteren van recreatieve routenetwerken.	€ 100.000	Nieuw
5.4	stichting Verborgen Stad, Beleving Historische route trekvaart Leiden- Haarlem. Toelichting: Het beleefbaar maken van de historische trekvaart Leiden – Haarlem, door het toevoegen van een virtuele ervaring en informatieborden van het historisch landschap op een aantal aanlegplaatsen langs de trekvaart. In opvolging van een aantal soortgelijke aanlegplaatsen langs de trekvaart in Zuid-Holland.	€ 20.000	Nieuw
5.4	Stichting SAIL Amsterdam Toelichting: T.b.v. SAILHero project inzake ondersteuning jongeren op het gebied van arbeidsmarkt & onderwijs.	€ 405.000	Nieuw
5.4	Stichting SAIL Amsterdam Toelichting: T.b.v. verzamelen kennis, opdoen van ervaring en invoering van duurzame innovaties tijdens SAIL 2025 op het gebied van water, materiaal, energie, voedsel, mobiliteit, digitalisering en veiligheid.	€ 75.000	Nieuw
5.6	Greenport Aalsmeer/programmabureau Toelichting: Samenwerkingsverband glastuinbouw regio Aalsmeer	€ ~~150.000~~ €172.000	Gewijzigd
5.6	Greenport Aalsmeer/uitvoeringsprogramma Toelichting: Projecten op gebied van ruimtelijke clustering, versterking en verduurzaming glastuinbouw	€ 100.000	
5.6	Greenport Noord-Holland Noord /programmabureau Toelichting: samenwerkingsverband agrosector regio Noord-Holland Noord	€ 150.000	
5.6	Greenport Noord-Holland-Noord/uitvoeringsprogramma Toelichting: projecten op gebied van versterking en verduurzaming agrosector.	€ 100.000	
5.6	Greenports Nederland/programma Toelichting: landelijk samenwerkingsverband agrosector	~~€ 40.000~~ €100.000	Gewijzigd
5.6	Stichting Voedsel Verbindt/programmabureau Toelichting: het faciliteren van het regionaal organiserend vermogen op voedselvraagstukken	€ 125.000	
5.6	Stichting Voedsel Verbindt/uitvoeringsagenda Toelichting: het stimuleren van regionale korte keten projecten	€ 150.000	
5.6	Stichting Foodvalley/programmabureau TPC Toelichting: het stimuleren van de eiwittransitie van dierlijk naar plantaardig	€ 20.000	
5.6	Aeres Hogeschool/lectoraat bodem Toelichting: het brengen en verbinden van bodemkennis naar de boerenpraktijk	€ 50.000	
5.6	Collectief Noord-Holland Zuid/project GreenBASE 2.0 Haarlemmermeer	€100.000	Nieuw

	Toelichting: vergroening en verduurzaming van de Bermen, Akkers, Sloten en Erven in de Haarlemmermeer		
5.6	Stichting Urgenda/project 1001 hectare Toelichting: het aanjagen met de agrarische sector van bloeiende akkerranden en kruidenrijk grasland in Noord-Holland	€50.000	Nieuw

Programma 6 Economie, leefbaarheid en cultuur

Beleids doel	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2024	Gewijzigd
6.1	Stichting projectbureau Noordzeekanaalgebied, Novi gebied	€ 60.000	Nieuw
6.1	Glasvezelnetwerk Hollands Kroon B.V. Toelichting: garantstelling voor de lening die nodig is voor de aanleg van het glasvezelnetwerk in Hollands Kroon.	€ 12.200.000	
6.1	Gemeente Den-Helder, regionale detailhandelsvisie Kop van NH Toelichting: bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie Kop van NH.	€ 10.000	Nieuw
6.1	Gemeente Alkmaar, regionale detailhandelsvisie omgeving Alkmaar Toelichting: bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie omgeving Alkmaar.	€ 10.000	Nieuw
6.1	Gemeente Hilversum, regionale detailhandelsvisie Gooi & Vechtstreek Toelichting: bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie Gooi & Vechtstreek.	€ 10.000	Nieuw
6.1	Gemeente Beverwijk, regionale detailhandelsvisie IJmond Toelichting: bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie IJmond.	€10.000	Nieuw
6.1	Gemeente Haarlem, regionale detailhandelsvisie Zuid-Kennemerland. Toelichting: bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie Zuid-Kennemerland.	€10.000	Nieuw
6.1	Gemeente Hoorn, regionale detailhandelsvisie West-friesland. Toelichting: bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie West-Friesland	€10.000	Nieuw
6.1	SADC, samenwerking en verduurzaming op bedrijventerreinen. Toelichting: Binnen SADC is het Projectbureau Herstructurering Bedrijventerreinen (PHB) actief op het gebied van de kwaliteitsverbinding en verduurzaming van bestaande werklocaties in de Metropoolregio Amsterdam (MRA).	€250.000	Nieuw
6.1	Innovatiefonds Noord-Holland VFFNH BV Toelichting: deze subsidie is voor opzetten van het VFF fonds 2023.	€ 1.700.000	Gewijzigd
6.1	Innovatiefonds Noord-Holland VFFNH BV Toelichting: deze subsidie is voor opzetten van het VFF fonds 2024.	€ 1.700.000	Nieuw
6.1	Bouwmensen in samenwerking met Techlands, gemeenschappelijke restauratie opleiding van en met ROC's.	~~€ 250.000~~ €267.000	Gewijzigd

6.1	Hogeschool van Amsterdam, verduurzamingsfase mkb digitale circulaire werkplaats	€ 450.000	
6.1	RPA-NHN in samenwerking met Greenport-NHN, inclusieve leer- werklocaties en trajecten	€ 450.000	
6.1	Dudok XP, opzetten inclusieve circulaire bouwcampus NHN	€ 400.000	
6.1	Gemeente Velzen/ TIPC-fonds, duurzaamheid door innovatie en ontwikkelen human capital (JTF).	€ 500.000	
6.1	Techport, opschalen en verduurzamen loopvermogen (ver)duurzamen haven- en maakindustrieketens (JTF-NGF)	€ 550.000	
6.1	Techport, doorontwikkeling SPT-IJmond-Zuid-Kennemerland. Bouwen aan de infrastructuur voor duurzame toeleiding naar de techniek (JTF), Techport	€ 250.000	
6.1	Techport, bijdragen in regio-campagne 'Work in Transition' Opzetten en uitvoeren doelgroepencampagne voor werken in de energietransitie, Techport (JTF)	€ 150.000	
6.1	Techport, Oriëntatiecentrum Werken in en aan een duurzaam en groene regio (JTF)	€ 350.000	
6.1	Techlands, ontwikkelen leer-werklocatie Poelenburg-Peldersveld, (regiodeal Zaan-IJ II)	€ 250.000	
6.1	Stichting InfraBindt, netwerk Weg en waterbouw en het nieuwe bouwen (Dudok XP)	€ 5.000	
6.1	Vakschool technische installaties, vergroten economische impact van de klimaatopgaven (NGF)	€ 500.000	
6.1	Greenport NHN/Aalsmeer, opschalen en verduurzamen loopvermogen duurzame agriketens (NGF)	€ 500.000	
6.1	C-creators, uitvoeren activiteiten om circulair bouwen te stimuleren	€ 80.000	
6.1	Circular Plastics Alliance Toelichting: bijdrage voor de versterking van het circulaire ondernemersnetwerk en uitvoeren van activiteiten gericht op ketensamenwerking op gebied van plastics	€37.000	Nieuw
6.1	Circulair West Toelichting: bijdrage van voor de versterking van het circulaire ondernemersnetwerk en het uitvoeren van circulaire ketenprojecten	€35.000	Nieuw
6.1	Gemeente Velsen, binnenvaartkade Grote Hout vervangen door Zeekade Toelichting: de Grote Hout is een havengebonden en deels kadegebonden bedrijventerrein in Velsen Noord met 2 kades: een zeekade en een binnenvaartkade. De binnenvaartkade is in slechte staat en buiten gebruik gesteld. De gemeente Velsen is voornemens de binnenvaartkade te vervangen door een zeekade zodat kan worden ingespeeld worden op de vraag naar kaderuimte voor het onderhouden van windparken op zee.	€ 1.000.000	
6.1	Gemeente Beverwijk, revitaliseren haven Beverwijk opstellen toekomstplan De zeehaven van Beverwijk is in slechte staat. De gemeente Beverwijk is voornemens de haven van Beverwijk te revitaliseren. Hierbij wordt ook afgewogen of de gemeente de exploitatie en het beheer en	€ 500.000	

	onderhoud zelf blijft doen of dat dit wordt ondergebracht bij een andere partij. Met de bijdrage van de provincie Noord-Holland kan – samen met de havenbedrijven in de regio en de provincie – een toekomstplan worden opgesteld en kan dit traject meerjarige ambtelijk worden begeleid.		
6.1	Gemeente Beverwijk, revitaliseren haven Beverwijk en herstel Noorderkade en talud De zeehaven van Beverwijk is in slechte staat. De gemeente Beverwijk brengt momenteel de technische staat van de haven nader in kaart. Op dit moment is een deel van de Noorderkade al buiten gebruik gesteld. Ook vraagt een talud om herstel. De gemeente Beverwijk is voornemens om als eerste stap in het revitaliseren van de haven de Noorderkade en het talud te herstellen.	€ 1.000.000	
6.2	ROP Midden West Toelichting: begeleiding leer-werktrajecten restauratiemarkt	~~€ 17.000~~	Vervallen
~~6.2~~	~~Gemeente Gooise Meren/ Verder met de Vesting Muiden~~ ~~Doel van dit programma is versterking van de cultuurhistorische en recreatieve waarde van Muiden. Een samenwerking tussen gemeente, Gewest, Rijkswaterstaat en provincie. Deelprojecten zijn: verbetering Vestingplein, herstel schootsvelden, herinrichten P1 en P2 en verleggen Mariahoeveweg met landschapsherstel~~	~~€ 3.265.000~~	Verwijderd
6.2	Regio Gooi- en Vechtstreek, nieuwe werken nieuwe Hollandse waterlinie Doelstelling is het bevorderen van de bekendheid en leesbaarheid van de late periode van de Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie en dit te verbinden aan recreatieve, cultuurhistorisch en ecologische doelstellingen	€ 490.000	
6.2	Gemeente Amsterdam, Schansen Doelstelling is het beter leesbaar maken en de recreatieve kwaliteit vergroten van belangrijke historische onderdelen van de vestingstad Weesp. Het gaat hierbij om het bastion Nieuw Agtkant en het realiseren van een coupure bij de Utrechtseweg als markering van de historische entree van Weesp	€ 510.000 ~~€ 400.000~~	Gewijzigd
6.2	Recreatie Noord-Holland, Fort benoorden Spaarndam Voor restauratie en herontwikkeling van het Fort	€ 1.000.000	
6.2	Hoogheemraadschap Noorderkwartier, conserveren sluizen Starnmeer en Marken Binnen	€ 17.000	Nieuw
~~6.2~~	~~Gemeente Gooise Meren, verder met de vesting Muiden Vestingwallen~~	~~€ 600.000~~	Verwijderd
~~6.2~~	~~Stichting Haarlemmermeermuseum De Cruquius, interactieve presentatie~~ ~~Interactieve presentatie over de rol van water in de Haarlemmermeer met daarin het watermanagementverhaal (inundatie) van de Stelling van Amsterdam verbeeld via een maquette en een animatie op deze maquette~~	~~€ 60.000~~	Verwijderd
~~6.2~~	~~Fort aan de Middenweg~~ ~~Het betreft een reservering van € 600.000 voor restauratie van het fort om een nieuwe economische~~	~~€ 600.000~~	Verwijderd

	~~functie (waarschijnlijk kleinschalige verblijfsaccommodatie) mogelijk te maken~~		
6.2	Staatsbosbeheer, Fort bij Edam Het betreft een reservering van € 250.000 aan Staatsbosbeheer voor restauratie van de loods en mogelijk het fort om een nieuwe economische functie (waarschijnlijk horeca) mogelijk te maken	€ 250.000	
6.2	Stichting uiteraard Uitermeer, restauratie plofhuisjes Het betreft een reservering van € 250.000 aan de Stichting Uiteraard Uitermeer voor de restauratie van een aantal plofhuisjes op het terrein van het fort. Deze plofhuisjes worden onder andere gebruikt voor culturele activiteiten	€ 250.000	
6.2	Fort Pampus, nieuw entreegebouw/paviljoen Pampus Een reservering van extra € 250.000 voor de bouw van een duurzaam nieuw entreegebouw van Pampus	€ 250.000	
6.2	Landschap Noord-Holland, herstel van liniedijken Het betreft een reservering voor herstel en verbetering van de recreatieve benutting van de liniedijken van LNH en Beverwijk	€ 400.000	
6.2	Recreatieschap Spaarnwoude, herstel van liniedijk bij Spaarndam Het betreft een reservering voor herstel en verbetering van recreatieve benutting van de liniedijk bij Spaarndam en een verbetering van de entree aan het aan deze liniedijk gelegen Fort bezuiden Spaarndam	€ 600.000	
6.3	St Plein C Toelichting: schade als gevolg van corona.	~~€ 15.000~~	Vervallen
6.3	St NMF/Steunpunt Monumenten & Archeologie Toelichting: Schade als gevolg van corona.	~~€ 8.376~~	Vervallen
6.3	Plein C Toelichting: uitvoering programma Cultuureducatie met Kwaliteit 2021-2024	€ 750.000	
6.3	Probiblio Toelichting: uitvoering van de provinciale wettelijke taken in het bibliotheekstelsel	~~€ 3.680.000~~ €3.875.000	Gewijzigd
6.3	Molenfederatie Toelichting: projectsubsidie voor het organiseren van onder andere de Molencontactdag	€ 15.000	
6.3	Rijksmonument Artis-Aquarium Toelichting: ter uitvoering van Motie M187 Instandhouding en verduurzaming Artis, bijdragen in de opgave op voorwaarde van sluitende begroting	~~€ 2.700.000~~ €12.700.000	Gewijzigd
6.3	Noord-Hollands Archief/ verhalenplatform Oneindig Noord-Holland. Toelichting: voor een breed publiek ontsluiten van cultuurhistorische verhalen uit Noord-Holland via verhalenplatform Oneindig Noord-Holland.	€ 124.000	
6.3	Vereniging Dorpswerk Noord-Holland Toelichting: De provincie stimuleert de vitaliteit van gemeenschappen. Via Dorpswerk worden initiatieven ondersteund op het gebied van leefbaarheid en sociale samenwerking.	€ 65.000	Nieuw
6.3	NOC*NSF: challenges sport	€ 150.000	Nieuw

Toelichting: De provincie wil sportverenigingen stimuleren om de acceptatie van LHBTIQ bespreekbaar te maken binnen hun vereniging. Namens de provincie voert NOC*NSF een servicebudget uit om verenigingen tools te bieden om dit bespreekbaar te maken

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
J. Zweers
CZ/FIN

Telefoonnummer +31235143573
jeroen.zweers@noord-holland.nl

Verzenddatum

23 JAN. 2024

Kenmerk

Uw kenmerk
2173170/2178886

Betreft: Eerste begrotingswijzigingen 2024

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over Eerste begrotingswijziging 2024

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

- Voordracht Eerste begrotingswijziging 2024

- Eerste begrotingswijziging 2024

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

Agenderingsverzoek Statencommissies Noord-Holland

Naam fractie/ indiener: CDA, Dennis Heijnen

Naam commissie en datum: Cie. Ruimte, 15 januari 2024

Verzoekt de brief op de C-agenda onder: nr. 10b

onderwerp: Wonen: Monitor Woningbouw 2023

ter besprekinge verplaatsen naar de B-agenda[1]

Aanleiding

Hieronder wordt de achtergrond van het onderwerp geschetst en aangegeven wat de aanleiding is voor het verzoek:

De Woningbouwmonitor laat zien hoe de bouwplannen in Noord-Holland vorderen. De huidige stand van zaken is dat er een dalende woningbouwproductie is, wat leidt tot een hoger woningtekort voor de komende periode. Het CDA wil deze monitor graag bespreken in de commissie en gezamenlijk kijken naar de pijnpunten, waarom de woningbouw in Noord-Holland achterloopt en wat voor plannen Gedeputeerde Staten hebben om deze achterstand op te lossen.

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*

Waarom lopen we als provincie achter de feiten aan met betrekking tot de woningbouw? Wat moet er gedaan worden om dit op te lossen? Wat doet Gedeputeerde Staten om de gestelde opgave wel te halen, en hoe neemt GS dit mee in overleg met regio's en gemeenten?

-*wat vraagt de indiener aan de andere fracties (de commissie, de portefeuillehouder)*

[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.

Hoe kijken andere fracties naar deze Monitor, en vinden andere fracties ook dat we niet op de juiste weg zitten als het gaat om woningbouw? Moeten we niet meer doen als provincie om het probleem op te lossen?

Nadere toelichting onderwerp:
De verwachting is dat woningbouwproductie in de provincie blijft dalen. Het aantal verleende bouwvergunning daalt ook. Hierdoor neemt het woningtekort alleen maar verder toe. Ook het aantal betaalbare woningen ligt lager dan de opgave die in de Woondeal staat. Het aantal koopwoningen onder de 250.000 euro is gedaald in Noord-Holland. Het lijkt erop dat de vraag naar woningen steeds verder blijft stijgen, dus het is belangrijk dat er een goed fundament ligt voor de komende jaren.

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. Temirci

BEL/RO

Telefoonnummer +31235145040
remziye.temirci@noord-holland.nl

Verzenddatum

22 NOV. 2023

Kenmerk

2124003/ 2124008

Betreft: Monitor Woningbouw 2023

Geachte leden,

Graag informeren wij u over de vaststelling van de Monitor Woningbouw 2023.

Samenvatting Monitor Woningbouw 2023
Noord-Holland staat voor de grote opgave om 184.000 woningen te bouwen t/m 2030. Vanaf begin 2022 tot en met augustus 2023 zijn in Noord-Holland bijna 30.000 woningen toegevoegd aan de woningvoorraad.

In 2022 werden in Noord-Holland 14,4 duizend nieuwbouwwoningen opgeleverd en zijn 4,4 duizend woningen toegevoegd aan de woningvoorraad door transformatie en woningsplitsing. Dit geeft een bruto groei van 18,8 duizend woningen. Aan de woningvoorraad werden 3,7 duizend woningen onttrokken, met name door sloop. De netto groei kwam hiermee uit op 15,1 duizend woningen.

De bouwopgave in het eerste jaar van de Woondeals (2023-2030) was een bruto groei van 17,8 duizend woningen. Dit doel is gehaald. Op regionaal niveau had Noord-Holland Noord met een bruto groei van 3,6 duizend woningen een kleine achterstand ten opzichte van de opgave van 3,8 duizend. In Noord-Holland Zuid lag de bruto groei van 15,2 duizend boven de opgave van 14 duizend woningen.

Korte termijn verwachting: dalende woningbouwproductie en verdere toename woningtekort
Voor de korte termijn is de verwachting dat de woningbouwproductie in Noord-Holland gaat dalen. De bruto groei in 2023 blijft vooralsnog achter bij de opgave uit de Woondeals en het aantal verleende bouwvergunningen daalt. Bij een blijvend hoge vraag loopt het woningtekort hierdoor verder op. De daling in de vergunningverlening zit met name bij koopwoningen met marktpartijen als opdrachtgever. Ook de verkoop van nieuwbouwkoopwoningen is sterk gedaald.

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

Toename woningtekort ondanks hoge groei woningvoorraad in 2022

De groei van het aantal huishoudens was in 2022 bijzonder hoog, deels door de komst van vluchtelingen uit Oekraïne, maar ook door overige buitenlandse migratie. De verwachting van het CBS is dat ongeveer 60% van de Oekraïners in Nederland blijft. Het aantal huishoudens in Noord-Holland nam in 2022 toe met 27,5 duizend, de hoogste jaarlijkse groei sinds de Tweede Wereldoorlog. De groei van de woningvoorraad kon deze toename van de vraag niet bijhouden. Dit betekent dat ondanks het halen van het doel uit de Woondeals het woningtekort met 12 duizend woningen flink is gestegen. De huidige situatie nu is anders dan de periode 2008 tot en met 2018, waarin het woningtekort ook opliep. Toen was vooral de groei van het woningaanbod historisch laag, nu is de groei van de woningvraag veel hoger dan de afgelopen decennia.

Woningbouwplannen: kwantitatief ruim voldoende, tekorten bij betaalbaarheid

Alle gemeenten in Noord-Holland hebben tot 2050 een bruto plancapaciteit (alle geplande te bouwen woningen) van 427,2 duizend woningen. De harde plancapaciteit (woningen in een onherroepelijk of vastgesteld bestemmingsplan) ligt op 102 duizend. Noord-Holland heeft absoluut van alle provincies de hoogste harde en zachte plancapaciteit. Voor de resterende Woondealperiode 2023-2030 zijn kwantitatief ruim voldoende woningbouwplannen beschikbaar (241 duizend woningen voor een restopgave van 165 duizend). Hiervan hebben 92 duizend woningen een harde planstatus.

Wat betreft betaalbaarheid ligt vooral in Noord-Holland Noord het aantal geplande woningen, waarvan bekend is dat het sociale huur is, lager dan de opgave in de Woondeal. Het is van belang dat er voldoende sociale huurwoningen zijn; in de Woondeals hebben we afgesproken dat minimaal 30% van de woningen in de bestaande voorraad uit sociale huur bestaat. Voor het halen van de opgave is binnen de nog onbekende plancapaciteit een stijging nodig van minimaal 4 duizend sociale huurwoningen.

Tot slot
De toenemende druk op de woningmarkt is een nijpende kwestie en vraagt om ingrijpen. Het is daarom essentieel dat de provincie samen met andere partijen actie onderneemt om dit aan te pakken. Via diverse aanpakken en hulp aan gemeenten, zet de provincie in op versnelling van de woningbouw. Dit is een uitdaging gezien de veranderende marktomstandigheden zoals de oplopende rente, hoge inflatie, netcongestie en stijgende bouwkosten. Met de afspraken in de Woondeals werken we er naartoe dat er voldoende geschikte en betaalbare woningen in Noord-Holland gerealiseerd worden.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

E.A.S. Rommel

1 bijlage

Rapport Monitor Woningbouw 2023



Monitor Woningbouw 2023

Cijfers over productie, plancapaciteit en woningbehoefte in Noord-Holland

WONEN

Inhoud

Samenvatting 3
Inleiding 5
1. Beleidsmatige context 7
2. Gebruikte gegevens 9
3. Ontwikkeling woningvoorraad (aantallen) 13
4. Voortgang Woondeals (aantallen) 17
5. Betaalbaarheid 20
6. Bouwvergunningen en start bouw 26
7. Actuele demografische ontwikkelingen en het woningtekort 30
8. Plancapaciteit 35
9. Plancapaciteit t.o.v. de bouwopgave 42
10. Marktontwikkelingen 46

Samenvatting

In 2022 werden in Noord-Holland 14,4 duizend nieuwbouwwoningen opgeleverd en zijn 4,4 duizend woningen toegevoegd aan de woningvoorraad door transformatie en woningsplitsing. Dit geeft een bruto groei van 18,8 duizend woningen. Aan de woningvoorraad werden 3,7 duizend woningen onttrokken, met name door sloop. De netto groei kwam hiermee uit op 15,1 duizend woningen. De bouwopgave in het eerste jaar van de Woondeals (2023-2030) was een bruto groei van 17,8 duizend woningen. Dit doel is gehaald. Op regionaal niveau had Noord-Holland Noord met een bruto groei van 3,6 duizend woningen een kleine achterstand ten opzichte van de opgave van 3,8 duizend. In Noord-Holland Zuid lag de bruto groei van 15,2 duizend boven de opgave van 14 duizend woningen.

Ondanks hoge groei woningvoorraad in 2022 toename woningtekort

De groei van het aantal huishoudens was in 2022 bijzonder hoog, deels door de komst van vluchtelingen uit Oekraïne, maar ook door overige buitenlandse migratie. Het aantal huishoudens in Noord-Holland nam in 2022 toe met 27,5 duizend, de hoogste jaarlijkse groei sinds de Tweede Wereldoorlog. De groei van de woningvoorraad kon deze toename van de vraag niet bijhouden. Dit betekent dat ondanks het halen van het doel uit de Woondeals het woningtekort met 12 duizend woningen flink is gestegen. De huidige situatie nu is anders dan de periode 2008 tot en met 2018, waarin het woningtekort ook opliep. Toen was vooral de groei van het woningaanbod historisch laag, nu is de groei van de woningvraag veel hoger dan de afgelopen decennia.

Woningbouwplannen: kwantitatief ruim voldoende, tekorten bij betaalbaarheid

Alle gemeenten in Noord-Holland hebben tot 2050 een bruto plancapaciteit (alle geplande te bouwen woning ningen. De harde plancapaciteit (woningen in een onherroepelijk of vastgesteld bestemmingsplan) ligt op 102 duizend. Noord-Holland heeft absoluut van alle provincies de hoogste harde en zachte plancapaciteit. Voor de resterende Woondealperiode 2023-2030 zijn kwantitatief ruim voldoende woningbouwplannen beschikbaar (241 duizend woningen voor een restopgave van 165 duizend). Hiervan hebben 92 duizend woningen een harde planstatus. Wat betreft betaalbaarheid ligt vooral in Noord-Holland Noord het aantal geplande woningen, waarvan bekend is dat het sociale huur is, lager dan de opgave in de Woondeal. Voor het halen van de opgave is binnen de nog onbekende plancapaciteit een stijging nodig van minimaal 4 duizend sociale huurwoningen.

Korte termijn verwachting: dalende woningbouwproductie en verdere toename woningtekort

Voor de korte termijn is de verwachting dat de woningbouwproductie in Noord-Holland gaat dalen. De bruto groei in 2023 blijft vooralsnog achter bij de opgave uit de Woondeals en het aantal verleende bouwvergunningen daalt. Bij een blijvend hoge vraag loopt het woningtekort hierdoor verder op. De daling in de vergunningverlening zit met name bij koopwoningen met marktpartijen als opdrachtgever. Ook de verkoop van nieuwbouw-koopwoningen is sterk gedaald.



Inleiding

De monitor woningbouw geeft een beeld van de ontwikkeling van de woningvoorraad, demografie, woningbouwplannen en betaalbaarheid in Noord-Holland en de Metropoolregio Amsterdam en vergelijkt deze met de geformuleerde beleidsdoelen. De Woondeals waarin tot en met 2030 opgaven zijn vastgelegd voor aantallen woningen en betaalbaarheid spelen hierbij een belangrijke rol. Daarnaast gaat de monitor in op de vraag-aanbodontwikkeling op de korte en lange termijn en de ontwikkeling van het woningtekort.

Leeswijzer

Het eerste hoofdstuk gaat in op de beleidsmatige context en de governancestructuur bij de Woondeals. Hoofdstuk twee bevat een technische toelichting op de gebruikte gegevens en bronnen. Het derde hoofdstuk geeft een beeld van de kwantitatieve ontwikkeling van de woningvoorraad en in hoofdstuk vier is deze kwantitatieve ontwikkeling afgezet tegen de bouwopgave in de Woondeals. Wat de mogelijkheden zijn voor het monitoren van de betaalbaarheid is beschreven in hoofdstuk vijf. Hoofdstuk zes geeft aan de hand van verleende bouwvergunningen en woningen waarvan de bouw gestart is een beeld van de woningbouwverwachtingen voor de korte termijn. In hoofdstuk zeven staan de demografische ontwikkelingen en de groei van de woningvraag centraal. Hoofdstuk acht geeft inzicht de beschikbare woningbouwplannen. Het een-na-laatste hoofdstuk bevat een analyse van de woningbouwplannen in relatie tot de bouwopgave. Het laatste hoofdstuk beschrijft de actuele prijsontwikkelingen op de woningmarkt en de verkoopcijfers.



1 Beleidsmatige context

De provincie Noord-Holland staat voor een grote opgave om 183,6 duizend woningen te realiseren t/m 2030. De bestuurlijke, randvoorwaardelijke woningbouwafspraken tussen Rijk en provincie Noord-Holland zijn in oktober 2022 vastgesteld. Om in samenwerking met marktpartijen en corporaties de woningbouw te versnellen en voldoende betaalbare woningen te bouwen, zijn de Woondeals hierna geactualiseerd en uitgewerkt in twee regio's: Noord-Holland Noord en de Metropoolregio Amsterdam (samen met de provincie Flevoland). Deze afspraken zijn op 15 maart 2023 ondertekend door alle gemeenten in Noord-Holland (behalve Castricum), beide provincies en het Rijk. In de Woondeals zijn afspraken gemaakt over o.a. aantallen te bouwen woningen, locaties, betaalbaarheid en het tempo t/m 2030, duurzame en toekomstbestendige woningbouw en de randvoorwaarden die daarvoor vervuld moeten zijn. Alle informatie over het woonbeleid van de provincie is te vinden op de provinciale website.

Met het wetsvoorstel Versterking Regie op de Volkshuisvesting, dat momenteel bij de Raad van State ligt, wil de minister van binnenlandse zaken (BZK) de rol van overheden versterken zodat provincies meer regie krijgen op hoeveel woningen worden gebouwd, waar en voor wie wordt gebouwd en meer grip ontstaat op demogelijkheden voor de versnelling van woningbouw. Met het wetsvoorstel krijgen provincies een stevigere rol op de volkshuisvesting.

Versnellingstafels

In de woondeals zijn ook afspraken gemaakt over het inrichten van versnellingstafels. Het is belangrijk dat overheden, marktpartijen en woningcorporaties samenwerken om de doelstellingen waar te maken en de woningnood zoveel als mogelijk terug te dringen. Dit vereist samenwerking, afstemming en gezamenlijke monitoring. Versnellingstafels moeten ervoor zorgen dat de ambities gerealiseerd kunnen worden door de publieke en private processen op elkaar af te stemmen.

De minister van binnenlandse zaken hecht heel veel waarde aan de versnellingstafels waar de voortgang van de woningproductie, concrete knelpunten over locaties en thema's die in meerdere ontwikkelingen terugkeren worden besproken. De versnellingstafels worden georganiseerd op drie niveaus, naast het lokaal overleg van gemeente, ontwikkelende partijen en woningcorporaties:

- Deelregio's binnen Noord-Holland Noord en de Metropoolregio Amsterdam;
- Woondealregio's: Noord-Holland Noord en Metropoolregio Amsterdam;
- Landelijk.

Hierbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande overlegstructuren. Het uitgangspunt bij deze gelaagde aanpak is: 'los het op, of schaal het op'. Knelpunten die niet lokaal kunnen worden opgelost, worden opgeschaald naar de deelregionale tafels. Als er op deelregio of woondealregio-niveau geen oplossing mogelijk is, wordt opgeschaald naar de nationale tafel. De landelijke versnellingstafel is bedoeld voor alle bovenregionale problematiek waar een oplossing voor moet worden gevonden. Dit kan zowel gaan om thematische als om project-specifieke knelpunten waar het Rijk iets in kan betekenen.

De provincie en de kernteams versnelling NHN en MRA helpen de gemeenten bij het organiseren van de deelregionale versnellingstafels. Daarnaast organiseren provincie en kernteams versnelling de versnellingstafels op Woondealregio-niveau.


KUIPERS
FUNDERINGSTECHNIEKEN BV
LEMMER

2 Gebruikte gegevens

In dit hoofdstuk is beschreven welke gegevens in deze monitor gebruikt worden en wat hiervoor de bron is. Een flink deel van deze gegevens is te bekijken via het dashboard Wonen van de provincie. De ontwikkeling van de woningvoorraad wordt bijgehouden door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Gemeenten leveren deze gegevens aan via de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG). De ontwikkeling van de woningvoorraad wordt berekend aan de hand van een aantal factoren:

- De woningvoorraad neemt toe door nieuwbouw en overige toevoegingen (zoals transformatie en woningsplitsing) en neemt af door sloop en overige onttrekkingen;
- Ook vinden administratieve correcties plaats die positief of negatief kunnen uitvallen;
- Daarnaast wordt late respons verwerkt. Dit zijn woningmutaties in de BAG die gemeenten te laat doorgeven.

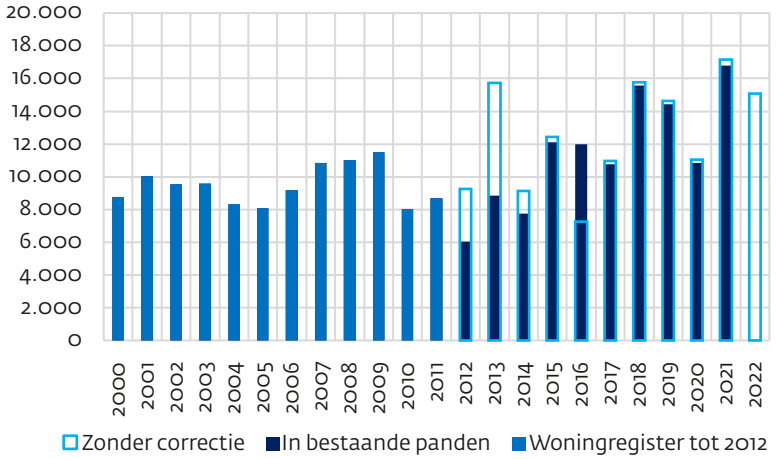
Samen geeft dit de netto ontwikkeling (saldo van) de woningvoorraad. Doorgaans is dit saldo positief, daarom wordt vaak de term netto groei gebruikt. Bij de term bruto groei wordt alleen gekeken naar woningen die zijn toegevoegd aan de woningvoorraad, dit kan door nieuwbouw of door overige toevoegingen.

Figuur 2.1: Gehanteerde definities bruto en netto groei

Nieuwbouw + Overige toevoeging	= Bruto groei
Nieuwbouw + Overige toevoeging - Sloop - Overige onttrekking + Correctie/Late respons	= Netto groei

Complex hierbij is dat het CBS op twee manieren rapporteert: de puur statistische ontwikkeling van de woningmarkt en met enige vertraging een gecorrigeerde ontwikkeling van de woningmarkt in bestaande panden. Dit heeft te maken met de overgang in 2012 van het Woningregister naar de Basisadministratie Adressen en Gebouwen (BAG). Met name in de eerste jaren vonden hier statistische correcties plaats, zoals het toevoegen of verwijderen van woningen van maar enkele vierkante meters, correcties van zorgvastgoed, tweede woningen, studentenhuisvesting enz. Dit waren wijzigingen op papier die geen invloed hadden op de feitelijke woningvoorraad. In de statistiek gecorrigeerd voor bestaande panden zitten alleen woningen waar ook feitelijk gewoond kan worden. Vooral van 2012 tot 2014 leidt de correctie voor bestaande panden tot verschillen. Sinds 2015 zijn de verschillen klein. Voor de periode 2012 tot 2021 komt de ontwikkeling van de woningvoorraad in Noord-Holland zonder correctie uit op 123 duizend en inclusief correctie op 115 duizend, een verschil van 8 duizend woningen. De ontwikkeling in bestaande panden in 2022 is nog niet bekend.

Figuur 2.2: Netto groei van de woningvoorraad in Noord-Holland 2000-2022



Het komt ook voor dat gemeenten achterstanden hebben met het verwerken van de woningmutaties en verleende bouwvergunningen. Zo heeft de gemeente Amsterdam de mutatie van enkele duizenden woningen die plaatsvond in 2020 pas in 2021 doorgegeven. Deze woningen zijn meegeteld bij de woningmutaties in 2021. De daadwerkelijke netto en bruto groei in Amsterdam en Noord-Holland lag daarmee in 2020 wat hoger en in 2021 wat lager dan in de officiële CBS-registratie.

Figuur 2.2 geeft een beeld van de groei van de woningvoorraad in Noord-Holland van 2000-2022. De groei lag lange tijd rond de 8-10 duizend woningen per jaar en steeg in 2009 tot 11.500 woningen. Hierna trad, met enige vertraging, een daling op als gevolg van de economische crisis. Sinds het dieptepunt in 2012 is een opgaande trend zichtbaar.

Plancapaciteit

De plancapaciteit (het aantal woningen in gemeentelijke bouwplannen) wordt voor alle gemeenten in Noord-Holland geïnventariseerd via de website: www.plancapaciteit.nl. Dit is een samenwerking van de provincie met de Metropoolregio Amsterdam. Deze website is ontwikkeld en wordt beheerd door RIGO Research en Advies. Op de website is een kaart opgenomen met alle openbare bouwplannen en zijn per gemeente planoverzichten te bekijken. Ook is het mogelijk het complete databestand inclusief de ligging van de plannen te downloaden. Via de viewer woningbouwlocaties is het mogelijk de plannen te bekijken in relatie tot verschillende provinciale beleidscontouren. Voor de cijfers in dit rapport is gebruik gemaakt van de gegevens op 18 juli 2023. De website geeft een live beeld van de plancapaciteit en kan daarom afwijken van dit rapport. Figuur 2.3 toont de indeling in harde en zachte plannen volgens de landelijke definities die is vastgesteld door de provincies en het ministerie van Binnenlandse Zaken (BZK).

Figuur 2.3: Plancapaciteit: Indeling in hard/zacht[1]

Hard/Zacht	Driedeling	Status
Hard	Onherroepelijk of vastgesteld	1A Onherroepelijk
		1B Onherroepelijk + Uitwerkingsplicht
		2A Vastgesteld plan/besluit
		2B vastgesteld + Uitwerkingsplicht
Zacht	Voorbereiding	1C Onherroepelijk. + Wijzigingsbevoegdheid
		2C vastgesteld + Wijzigingsbevoegdheid
		3 plan/besluit in voorbereiding
	Potentieel	4A potentiële locatie in visie
		4B potentiële locatie optie
Onbekend	Onbekend	Status onbekend

Figuur 2.4 geeft een beeld in hoeverre de gevraagde gegevens in 2023 zijn ingevuld. Twee gemeenten hebben de gegevens niet geactualiseerd: Edam-Volendam en Uithoorn. Om de gegevens optimaal te kunnen gebruiken is het doel dat zoveel mogelijk plannen op kaart zijn ingetekend. Daarnaast is het van belang dat het aantal vertrouwelijke plannen beperkt blijft en dat bij zoveel mogelijk woningen de prijsklasse bekend is. Over het algemeen wordt de monitor redelijk goed ingevuld. In Noord-Holland is 94 procent van de plannen openbaar en is 92 procent ingetekend op kaart. Op regionaal niveau zijn de aandelen soms fors lager.

Figuur 2.4: Plancapaciteit per regio in 2023 (aantal woningen)

	Laatst bijgewerkt	Niet op kaart	Niet op kaart	Ver-trouwelijk	Prijsklasse onbekend	Knelpunten
	Aantal gemeenten > 1 jaar	% Aantal woningen	Aantal plannen	% Aantal woningen	% Aantal woningen 2023-2030	Aantal gemeenten niet ingevuld
Kop van Noord-Holland	0	6%	9%	43%	51%	2
Westfriesland	0	14%	10%	34%	52%	3
Regio Alkmaar	0	6%	8%	10%	59%	2
IJmond/Z.-Kennemerland	0	5%	14%	9%	17%	1
Zaanstreek/Waterland	1	1%	7%	4%	39%	0
Amstelland-Meerlanden	1	15%	25%	7%	16%	0
Amsterdam	0	0%	0%	0%	25%	1
Gooi & Vechtstreek	0	16%	12%	14%	34%	1
Almere/Lelystad	0	21%	77%	35%	11%	1
Noord-Holland Noord	**68.600**	**8%**	**9%**	**22%**	**56%**	**7**
Noord-Holland Zuid	**358.600**	**4%**	**8%**	**3%**	**25%**	**3**
Noord-Holland	**427.200**	**5%**	**8%**	**6%**	**31%**	**10**
MRA	**461.100**	**8%**	**23%**	**10%**	**23%**	**4**

Wat betreft prijsklasse is het aandeel bekend vooral in Noord-Holland Noord nog te laag voor goede analyses. Bij woningen met geplande oplevering tot 2030 is van meer dan de helft nog niet bekend in welke prijsklasse (huur/koop) deze woningen vallen. In Noord-Holland Zuid is dit 25 procent. Ook het aantal gemeenten dat geen knelpunten heeft ingevuld ligt relatief hoog in Noord-Holland-Noord. Belangrijkste aandachtsregio's met relatief veel niet ingetekende plannen zijn: Westfriesland, Amstelland-Meerlanden, Gooi & Vechtstreek en Almere/Lelystad.

Qua vertrouwelijkheid hebben met name de regio's Kop van Noord-Holland, Westfriesland en Almere/Lelystad een hoog aandeel. Dit bemoeilijkt de regionale afstemming. Harde plannen zijn per definitie openbaar omdat deze in een openbaar bestemmingsplan zijn vastgelegd. Bij zachte plannen kunnen gemeenten kiezen voor de kwalificatie vertrouwelijk, bijvoorbeeld om grondspeculatie te voorkomen of bij potentiële plannen voor transformatie of herstructurering die ver in de toekomst liggen. In de praktijk zijn deze plannen vaak alsnog bekend, ze zijn bijvoorbeeld opgenomen in een omgevingsvisie, ambitiedocument of de Woondeals.

1 De gemeente Amsterdam hanteert een afwijkende definitie, zie: https://plancapaciteit.nl/uitleg

Vertrouwelijke plannen staan niet op kaart en worden niet individueel gepubliceerd.
Ze tellen wel mee bij de totalen per gemeente.

Figuur 2.5: Regio-indeling

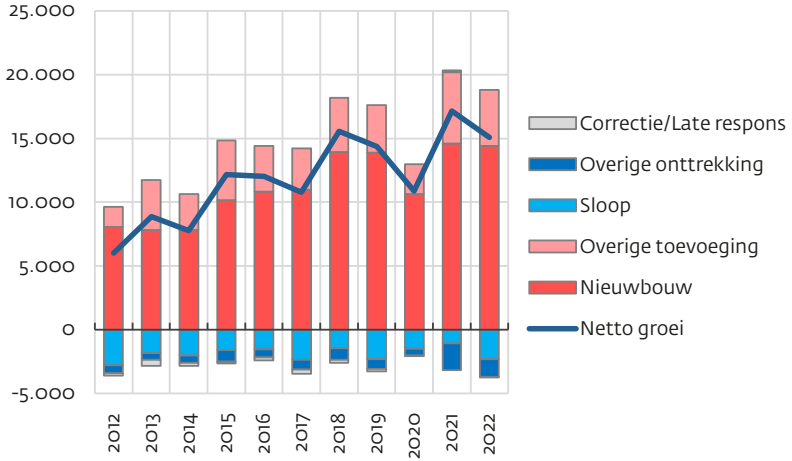



WANT
A LOT OF

3 Ontwikkeling woningvoorraad (aantallen)

Figuur 3.1 toont de ontwikkeling van de woningvoorraad in Noord-Holland. Alle woningen toegevoegd aan de woningvoorraad door nieuwbouw of overige toevoegingen aan de voorraad vormen de bruto groei. De netto groei is de som van alle toevoegingen minus onttrekkingen, sloop en inclusief correcties. Dit wordt ook wel het saldo woningvoorraad genoemd. In recente jaren is de groei van de woningvoorraad flink toegenomen t.o.v. het dieptepunt in 2012. De bruto groei in 2022 kwam uit op 18,8 duizend, minus 3,7 duizend sloop en onttrekkingen kwam de netto groei daarmee uit op 15,1 duizend woningen.

Figuur 3.1: Woningvoorraadmutaties in Noord-Holland 2012-2022



Nieuwbouw + Overige toevoeging	= Bruto groei
Nieuwbouw + Overige toevoeging - Sloop - Overige onttrekking + Correctie/Late respons	= Netto groei

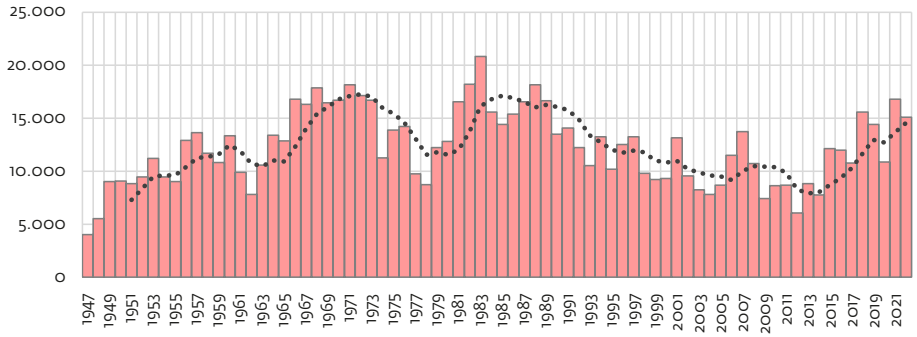
Het aantal nieuwbouwwoningen per regio is te zien in figuur 3.2. In de meeste regio's is een opgaande trend te zien. De ligging van de in 2022 opgeleverde nieuwbouwwoningen is te zien in figuur 3.7.

Figuur 3.2: Nieuwbouw per regio 2012-2022

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Kop van Noord-Holland	356	323	435	348	339	301	600	397	665	566	637
Westfriesland	520	330	591	594	460	602	661	678	1.032	631	843
Regio Alkmaar	758	977	875	790	1.026	1.213	839	1.176	1.115	1.666	1.295
IJmond/Zuid-Kennemerland	723	1.025	813	584	772	1.048	936	1.125	1.262	860	991
Zaanstreek/ Waterland	1.195	1.196	1.001	923	945	834	1.043	1.468	1.056	1.752	1.454
Amstelland-Meerlanden	1.117	1.075	846	1.138	1.122	1.252	1.688	2.606	2.050	1.887	1.531
Amsterdam	2.864	2.573	2.775	5.404	5.222	5.110	7.574	5.382	2.752	6.583	6.915
Gooi en Vechtstreek	527	334	457	387	936	584	627	1.044	717	663	727
Almere/Lelystad	734	763	627	760	928	1.768	1.766	2.067	1.684	2.151	1.980
Noord-Holland Noord	**1.634**	**1.630**	**1.901**	**1.732**	**1.825**	**2.116**	**2.100**	**2.251**	**2.812**	**2.863**	**2.775**
Noord-Holland Zuid	**6.426**	**6.203**	**5.892**	**8.436**	**8.997**	**8.828**	**11.868**	**11.625**	**7.837**	**11.745**	**11.618**
Noord-Holland	**8.060**	**7.833**	**7.793**	**10.168**	**10.822**	**10.944**	**13.968**	**13.876**	**10.649**	**14.608**	**14.393**
MRA	**7.268**	**7.065**	**6.560**	**9.217**	**9.957**	**10.609**	**13.637**	**13.767**	**9.525**	**13.896**	**13.612**

In figuur 3.3 is de netto groei van de woningvoorraad in de provincie Noord-Holland vanaf 1947 tot 2022 te zien samen met een trendlijn voor het vijfjaars gemiddelde. De groei piekte rond de jaren zeventig en medio jaren tachtig met als recordgroei meer dan 20 duizend woningen in 1983. Sinds medio jaren tachtig is de groei continu gedaald met 2012 als dieptepunt (+6 duizend woningen). Daarna is een stijgende trend waarneembaar. De absolute groei in de laatste paar jaar ligt daarmee historisch gezien redelijk hoog. Het is meer dan dertig jaar gelden dat zulke groeicijfers werden gerealiseerd.

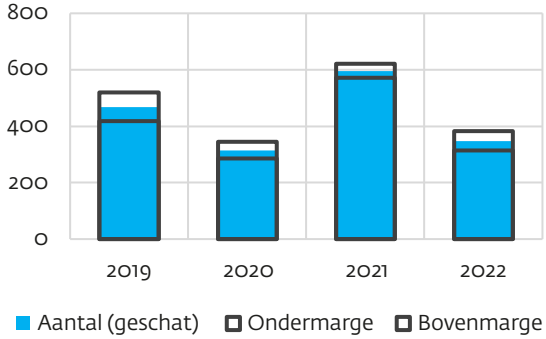
Figuur 3.3: Netto groei van de woningvoorraad in Noord-Holland 1947-2022 en 5-jaars gemiddelde (incl. correcties)



Tijdelijke woningen

Het CBS heeft in juni 2023 cijfers gepubliceerd over verleende bouwvergunningen voor tijdelijke woningen. Bij tijdelijke woningen gaat het om woningen die voor een bepaalde tijd (veelal maximaal 10 jaar) op een tijdelijke locatie (ontheffing bestemmingsplan) mogen worden gebouwd óf die getoetst zijn aan tijdelijke woningen zoals gedefinieerd in het bouwbesluit. Tijdelijke woningen zijn onderdeel van de overkoepelde term 'flexwonen'. In Noord-Holland gaat het om enkele honderden woningen per jaar. In figuur 3.5 staan de aantallen per gemeente in het tweede halfjaar van 2022.

Figuur 3.4: Tijdelijke woningen in Noord-Holland waarvoor een bouwvergunning is verleend 2019-2022



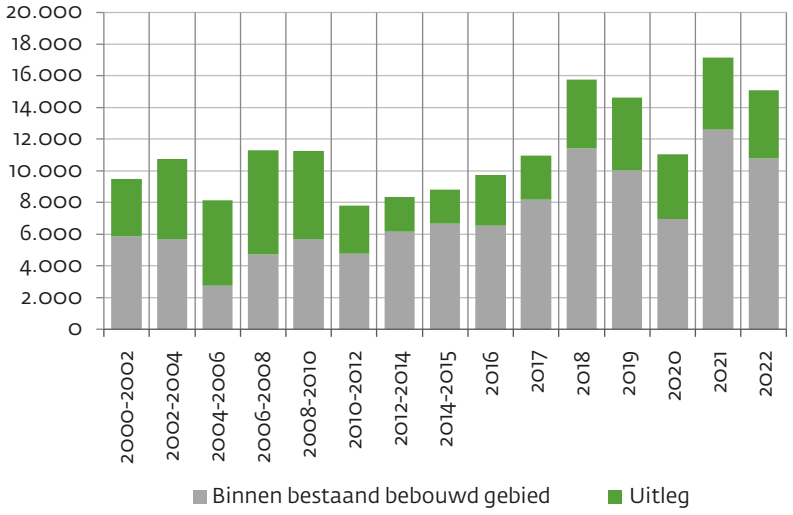
Figuur 3.5: Tijdelijke woningen waarvoor in de tweede helft van 2022 een bouwvergunning is verleend

Gemeenten	Aantallen totaal	Aantallen nieuwbouw	Aantallen verbouw
Alkmaar	3	0	3
Beverwijk	1	1	0
Diemen	30	30	0
Heemskerk	78	78	0
Texel	20	20	0
Uitgeest	20	20	0

Binnenstedelijk bouwen

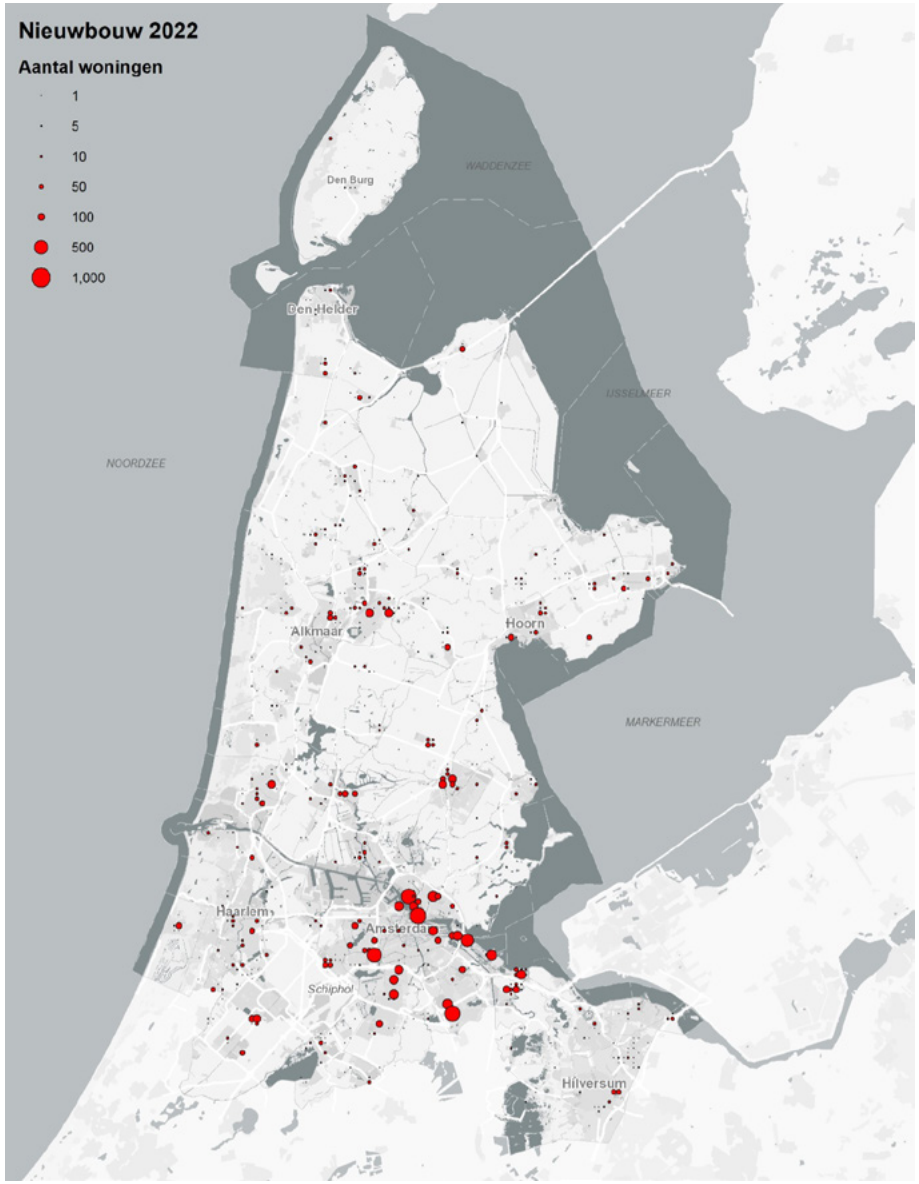
De woningvoorraad groeit zowel binnenstedelijk als op locaties die voorheen nog niet bebouwd waren. Dit laatste wordt meestal woningbouw op uitleglocaties genoemd, vaak voormalig agrarisch gebied of in het geval van de Amsterdamse wijk IJburg water. Uit figuur 3.6 blijkt dat vanaf 2000 de groei van de woningvoorraad vooral binnenstedelijk plaatsvond (63 procent). Het betreft hierbij een contour die is vastgesteld door het Rijk bij de Nota Ruimte in het jaar 2000. Dat betekent dat alleen woningen op plekken die toen al bebouwd waren (bijvoorbeeld bedrijventerreinen, kantorenlocaties of havengebieden) meetellen als binnenstedelijk. De overige 37 procent van de groei sinds 2000 werd gerealiseerd op uitleglocaties. Tussen 2010 en 2015, een periode van prijsdaling en een lage bouwproductie, was vooral een daling te zien van nieuwbouwwoningen op uitleglocaties.

Figuur 3.6: Netto groei van de woningvoorraad in Noord-Holland



Bron: 2000-2015: PBL, 2016-2021: PNH

Figuur 3.7: Nieuwbouw in 2022

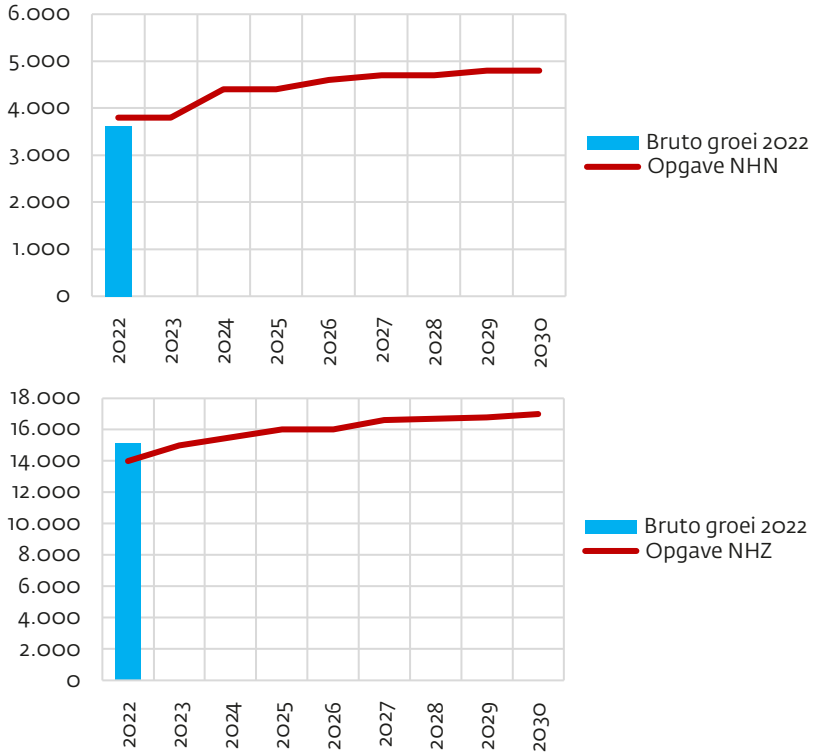




4 Voortgang Woondeals (aantallen)

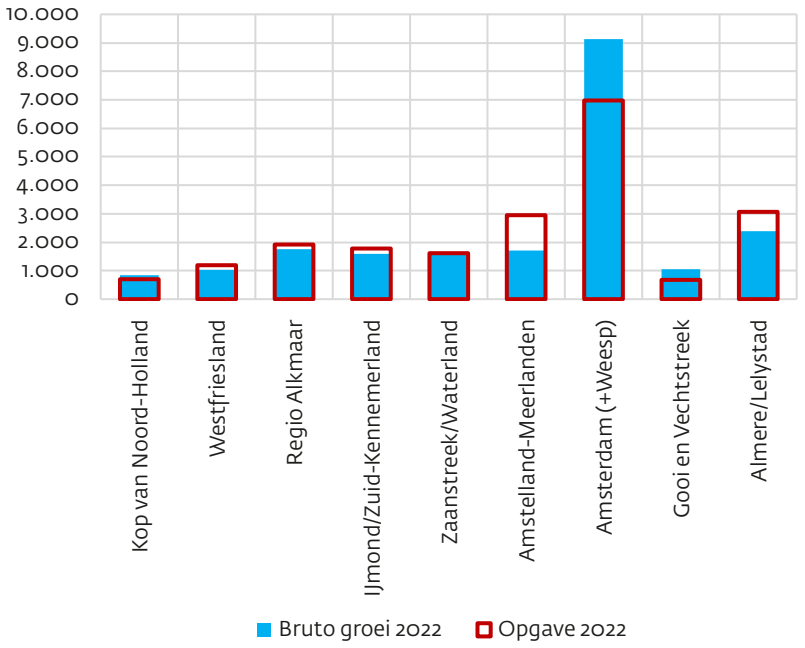
In de Woondeals is een bruto bouwopgave opgenomen. In totaal gaat het om een opgave van 183.600 woningen in Noord-Holland (bruto groei), waarvan 40 duizend in Noord-Holland Noord en 143.600 in Noord-Holland Zuid. In beide gebieden loopt gedurende de Woondeal de jaarlijkse opgave op. In figuur 4.1 en 4.2 is de opgave voor 2022 afgezet tegen de bruto groei in 2022. In Noord-Holland Noord is de opgave in 2022 net niet gehaald. De bruto groei was 3,6 duizend bij een opgave van 3,8 duizend. In Noord-Holland Zuid is de opgave in 2022 gehaald. Hier was de bruto groei 15,2 duizend bij een bruto opgave van 14 duizend.

Figuur 4.1 en 4.2: Woondeals Noord-Holland Noord en Noord-Holland Zuid: Opgave per jaar en bruto groei in 2022



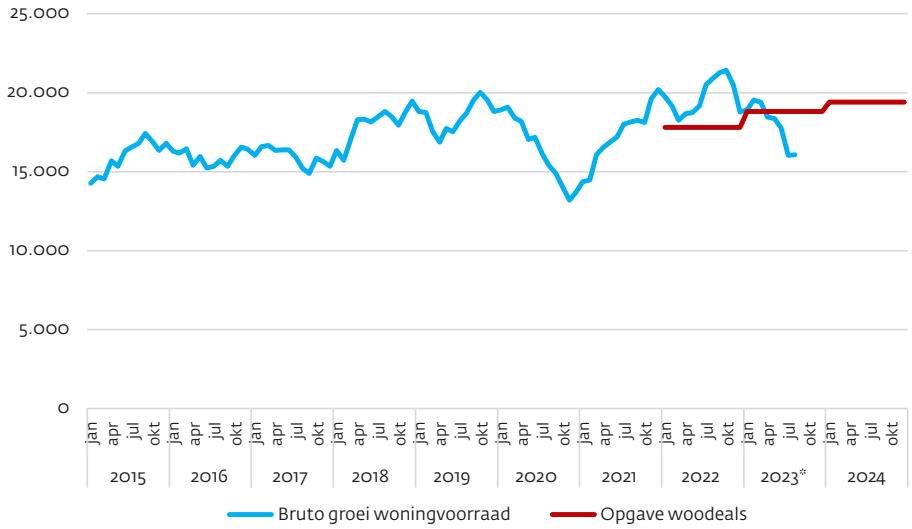
Figuur 4.3 toont per regio de bruto opgave voor 2022 en de bruto groei in 2022. Op regio- en gemeenteniveau is de woningbouwproductie nooit een vloeiende lijn. Een groot woningbouwproject kan bijvoorbeeld zorgen dat de groei zich in bepaalde jaren concentreert. In de Kop van Noord-Holland, de Gooi & Vechtstreek en vooral Amsterdam lag de bruto groei in 2022 boven de opgave. In Zaanstreek/Waterland was de bruto groei en opgave in balans. In Amstelland-Meerlanden en Almere/Lelystad bleef de productie achter. De overige regio's hadden een minimale achterstand.

Figuur 4.3: Woondeals per regio: Opgave in 2022 en bruto groei in 2022



In figuur 4.4 is voor Noord-Holland vanaf 2015 per maand het jaartotaal voor de bruto groei weergegeven samen met de opgave per jaar uit de Woondeals. Bij de meest recente cijfers van augustus 2023 is de bruto groei gedaald tot onder de opgave.

Figuur 4.4: Noord-Holland: Bruto groei (*=voorlopige cijfers) en opgave Woondeals (jaartotaal per maand)





5 Betaalbaarheid

De aandacht bij het monitoren van woningbouw was traditioneel vooral gericht op aantallen. Voor het monitoren van de betaalbaarheid van woningen zijn heldere afspraken nodig en eenduidige definities over woningbouwplannen, opgeleverde woningen en de ontwikkeling van de woningvoorraad. Het monitoren van betaalbaarheid is momenteel beperkt mogelijk omdat de prijsklasse van opgeleverde huurwoningen niet beschikbaar is.

De data over betaalbaarheid loopt achter op de kwantitatieve woningmutaties. Deels komt dat omdat pas begonnen kan worden met de analyses als de definitieve mutatiedata van de woningvoorraad beschikbaar is. Voor woningen gebouwd in 2022 was dit rond juni 2023. Daarnaast zijn aanvullende gegevens nodig zoals de WOZ-waarde van woningen, gegevens uit het Kadaster en gegevens over de inkomens van huishoudens. In de praktijk betekent dit dat nu wel bekend is hoeveel woningen gebouwd zijn in 2022, maar nog geen zicht is op de kwalitatieve ontwikkeling van de woningvoorraad. Deze cijfers zijn pas medio 2024 beschikbaar. De voortgang van de betaalbaarheidsdoelen van de Woondeals is daardoor nog niet te monitoren.

Bronnen

Voor een beeld van de betaalbaarheid tot en met 2021 zijn momenteel twee typen bronnen beschikbaar: databronnen en grootschalige enquêtes. Databronnen zijn bijvoorbeeld Woonbase dat momenteel wordt ontwikkeld door het CBS in samenwerking met BZK en het Systeem Woningvoorraad (Syswov) dat door ABF Research wordt beheerd in opdracht van het ministerie van BZK. De verschillen tussen Woonbase en Syswov zijn minimaal. Aanvullend hierop geven grootschalige enquêtes zoals het landelijke Woononderzoek Nederland (WoON) en het onderzoek Wonen in de Regio Amsterdam (WiMRA) inzicht in de betaalbaarheid op de woningmarkt.

Het systeem Woonbase gaat het op termijn mogelijk maken om ook de betaalbaarheid compleet te monitoren. Een eerste voorbeeld van de mogelijkheden staat in de figuren 5.2-5.6. Met name voor huurwoningen blijft directe monitoring lastig omdat huurcontracten niet worden geregistreerd. Het is daardoor niet exact bekend hoeveel huur mensen betalen (onder of boven de liberalisatiegrens) en of ze een tijdelijk of vast contract hebben. Wie de eigenaar is van huurwoningen is wel bekend, maar hierbij speelt dat corporaties soms ook boven de liberalisatiegrens verhuren en particuliere verhuurders soms hieronder.

Ontwikkeling van de woningvoorraad naar koop- en huurklasse

Op basis van grootschalige enquêtes zoals het landelijke WoON-onderzoek of het onderzoek Wonen in de Regio Amsterdam (WiMRA) kan een beeld worden geschetst van de prijsontwikkeling van huur- en koopwoningen. Op de site van de Metropoolregio Amsterdam zijn voor WiMRA uitgebreide rapportages beschikbaar per gemeente. Figuur 5.1 toont de ontwikkelingen uit WoON 2021 voor Noord-Holland Noord en Noord-Holland Zuid. Drie belangrijke trends zijn zichtbaar:

- Een daling van de voorraad sociale huurwoningen;
- Een toename van huurwoningen boven de liberalisatiegrens;
- Forse prijsstijgingen in de koopsector.

In Noord-Holland Noord viel 27 procent van de woningen in 2021 in de sociale woningvoorraad, de daling t.o.v. van 2015 is beperkt. Het aandeel middenhuur en dure huur is relatief klein, 3 procent van de woningvoorraad. Het aantal koopwoningen onder de 250 duizend euro is gedaald. Wel liggen de prijzen van koopwoningen lager dan in het zuiden van de provincie. In Noord-Holland Zuid is het aantal sociale huurwoningen fors gedaald met meer dan 45 duizend, het aandeel t.o.v. de totale voorraad komt in 2021 uit op 35 procent t.o.v. 43 procent in 2015.

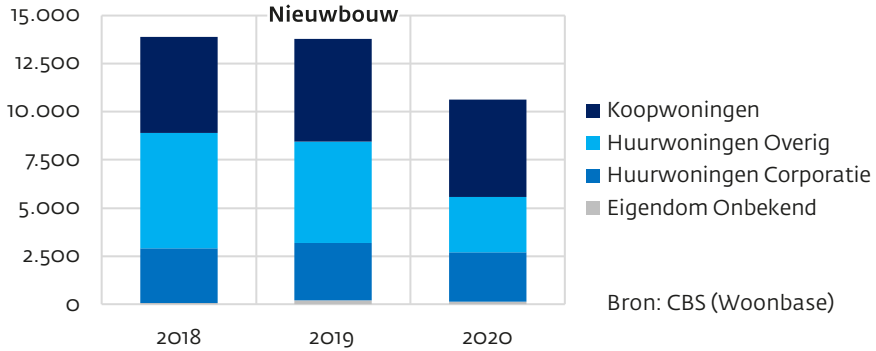
Het aantal en aandeel middenhuur en dure huurwoningen is sterk gestegen van 10 procent in 2015 naar 16 procent in 2021. Het aandeel koopwoningen is stabiel. Ook in Noord-Holland Zuid is het aantal koopwoningen onder de 250 duizend euro gedaald.

Figuur 5.1: Ontwikkeling woningvoorraad 2015-2021 en % naar prijsklasse woningvoorraad in 2021 (Bron: WoON 2021)

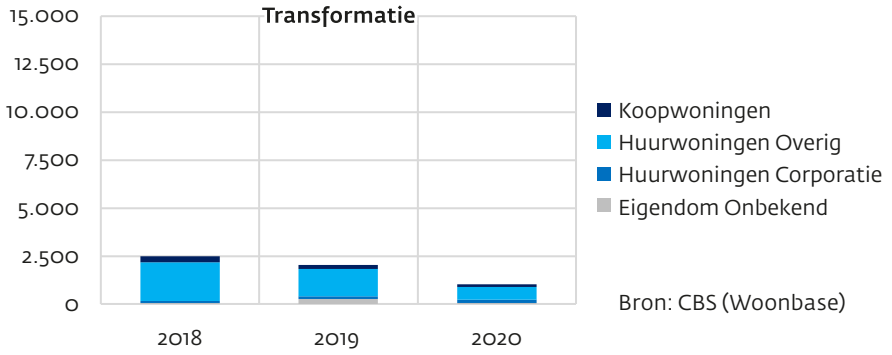
	Ontwikkeling 2021 t.o.v. 2015		Samenstelling woningvoorraad 2021 in %	
	NHN	NHZ	NHN	NHZ
Sociale huur (< €764)	-900	-45.600	27%	36%
Middenhuur (€764 - €1.000)	-500	10.900	2%	7%
Huur > €1.000)	1.900	57.600	1%	9%
Betaalbare koop (< €325.000)	-18.700	-161.300	44%	15%
Koop > €325.000	25.600	199.400	25%	34%
Huur | tot kwaliteitskortingsgrens	-700	-23.300	4%	7%
Huur | tot aftoppingsgrens	5.700	-5.500	17%	19%
Huur | tot liberalisatiegrens	-5.900	-16.800	6%	10%
Huur | Middenhuur (2021: tot € 1.000)	-500	10.900	2%	7%
Huur | Duur (2021: € 1.000 en meer)	1.900	57.600	1%	9%
Koop | € 180.000 en minder	-27.300	-64.400	7%	0%
Koop | € 180.000 - € 250.000	-1.500	-105.800	21%	4%
Koop | € 250.000 - € 325.000	10.100	8.900	16%	10%
Koop | € 325.000 - € 400.000	13.000	48.800	11%	10%
Koop | € 400.000 - € 500.000	6.400	54.700	8%	9%
Koop | € 500.000 en meer	6.200	95.900	6%	15%

De nieuwbouwmonitor o.b.v. Woonbase bevat o.a. de eigendomsverhouding van de opleverde nieuwbouwwoningen en woningen die zijn toegevoegd door transformatie. Bij nieuwbouw-woningen is het eigendom divers. Woningen toegevoegd door transformatie zijn bijna altijd een overige huurwoning.

Figuur 5.2 en 5.3: Opgeleverde nieuwbouw en transformatie in Noord-Holland naar eigendom 2018-2020



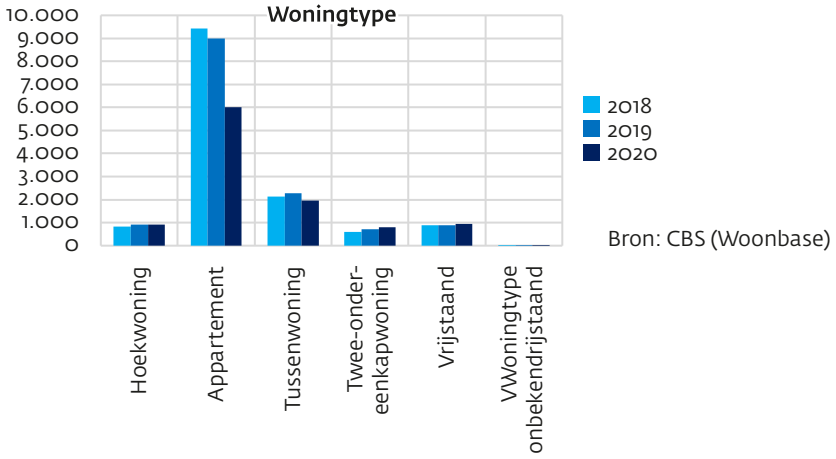
Bron: CBS (Woonbase)



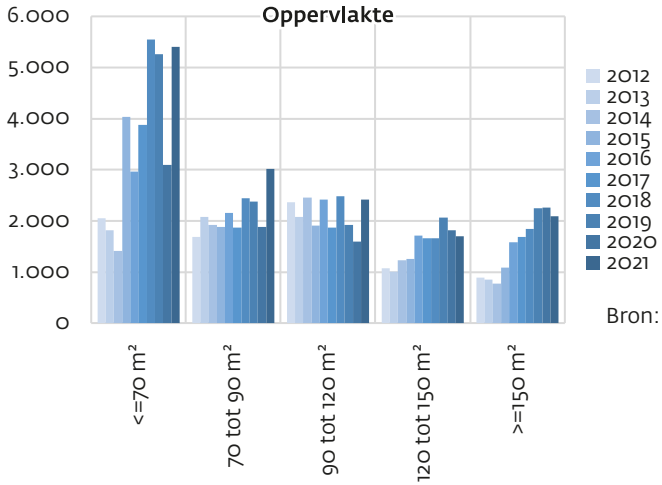
Bron: CBS (Woonbase)

Woonbase geeft ook een beeld van het woningtype en de oppervlakte van nieuwbouw-woningen. Uit figuur 5.4 blijkt dat 64 procent van de nieuwbouwwoningen in Noord-Holland opgeleverd in de jaren 2018-2020 een appartement is en 36 procent een grondgebonden woning. Transformatiewoningen zijn bijna altijd appartementen, meer dan 95 procent, en daarom niet apart in een grafiek opgenomen. Wat betreft oppervlakte is vooral een toename te zien bij kleinere woningen tot 70 m² en relatief grote woningen van meer dan 120 m².

Figuur 5.4 en 5.5: Opgeleverde nieuwbouwwoningen in Noord-Holland naar type woning en oppervlakte



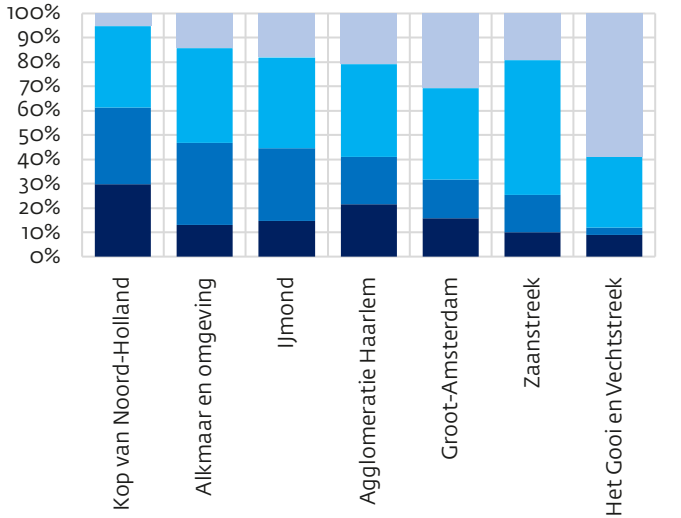
Bron: CBS (Woonbase)



Bron: ABF (Syswov)

Een laatste voorbeeld uit Woonbase betreft de prijs van opgeleverde koopwoningen. In de Kop van Noord-Holland lag de prijs van ongeveer 60 procent van de woningen gebouwd tussen 2018 en 2022 onder de 350 duizend euro. In de Gooi & Vechtstreek was dit 12 procent.

Figuur 5.6: Nieuwbouwkoopwoningen opgeleverd tussen 2018 en 2020 naar prijsklasse (*€1.000)



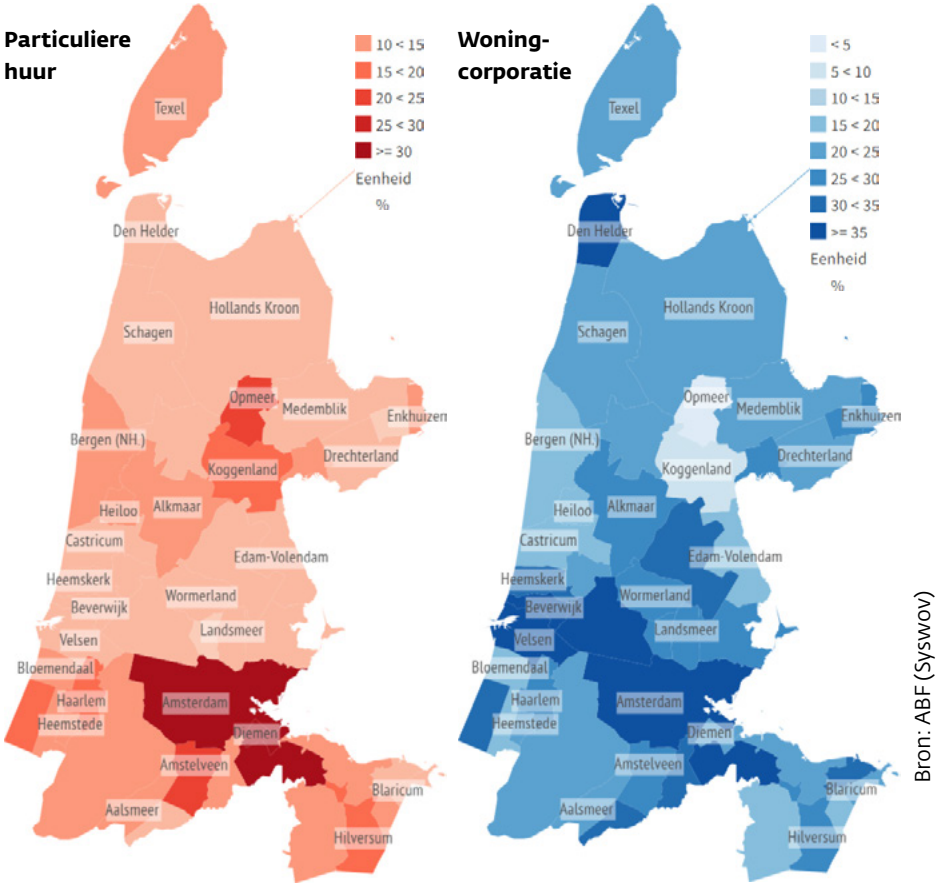
Bron: CBS (Woonbase)

Woningvoorraad naar eigendom

De figuren 5.7-5.9 geven per gemeente een beeld van de woningvoorraad naar eigendom begin 2022. Het aandeel particuliere huur is met name hoog in de steden. Amsterdam, Diemen, Amstelveen en Opmeer (mogelijk voor de huisvesting van buitenlandse werknemers in de land-bouwsector) hebben het hoogste aandeel, boven de 20 procent. Het aandeel koopwoningen vormt in Noord-Holland Noord ongeveer 2/3 van de woningvoorraad. In Noord-Holland Zuid is dit rond de 45 procent, vooral door het lagere aandeel in de gemeente Amsterdam (30 procent).

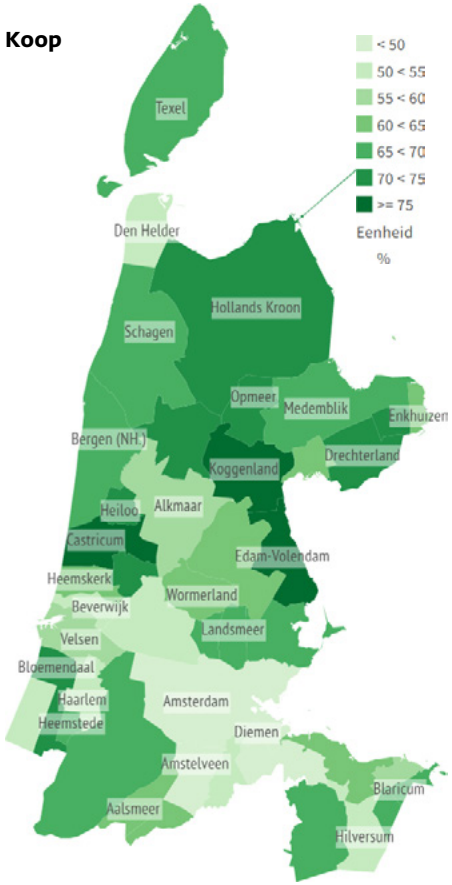
Het aandeel woningen in eigendom van woningcorporaties is met percentages boven de 35 procent het hoogst in Amsterdam, Zaanstad, Den Helder en de IJmond. In Noord-Holland Noord is het aandeel van woningcorporaties lager, rond de 24 procent. Het aanbod aan huurwoningen in eigendom van corporaties dat wordt verhuurd als sociale huurwoning is per gemeente te vinden op de site datawonen.nl van het Rijk.

Figuur 5.7-5.9: Woningvoorraad per gemeente naar eigendom begin 2022



Bron: ABF (Syswov)

Koop

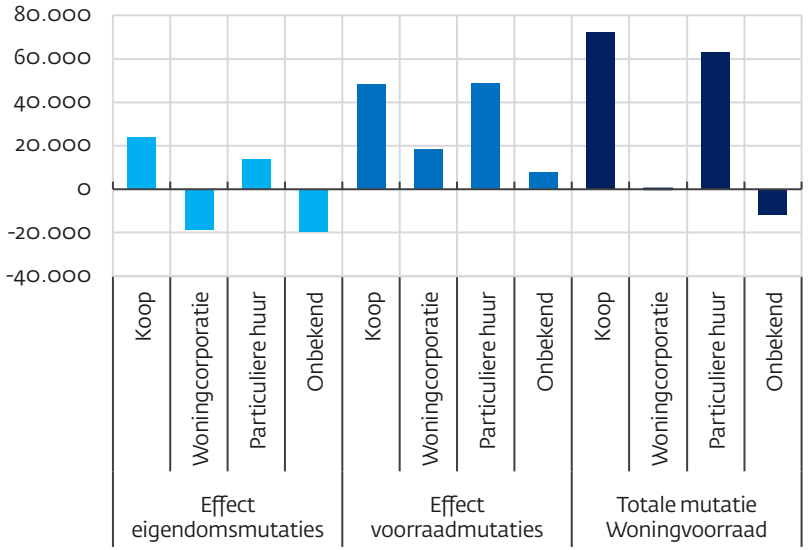


Bron: ABF (Syswov)

De samenstelling van de woningvoorraad naar eigendom verandert niet alleen door sloop, nieuwbouw en andere mutaties. Binnen de bestaande voorraad wisselen voortdurend woningen van type eigenaar. Corporaties verkopen bijvoorbeeld huurwoningen die koopwoningen worden en particuliere verhuurders schaffen koopwoningen aan die een huurwoning worden of andersom. Figuur 5.10 maakt dit inzichtelijk voor de periode 2012-2021. De lichtblauwe staven tonen de eigendomsmutaties. Het aantal koop- en particuliere huurwoningen is gestegen doordat de aankoop groter was de verkoop. Het aantal corporatiewoningen is gedaald doordat meer woningen werden verkocht dan aangekocht.

Bij de voorraadmutaties (blauw) is bij alle drie de eigendomsvormen een toename te zien. Dit betekent dat het aantal toegevoegde woningen groter was dan het aantal onttrekkingen. Per saldo (donkerblauw) levert dit een groei op van koopwoningen en woningen in eigendom van particuliere verhuurders. Het aantal woningen in bezit van woningcorporaties was ongeveer stabiel.

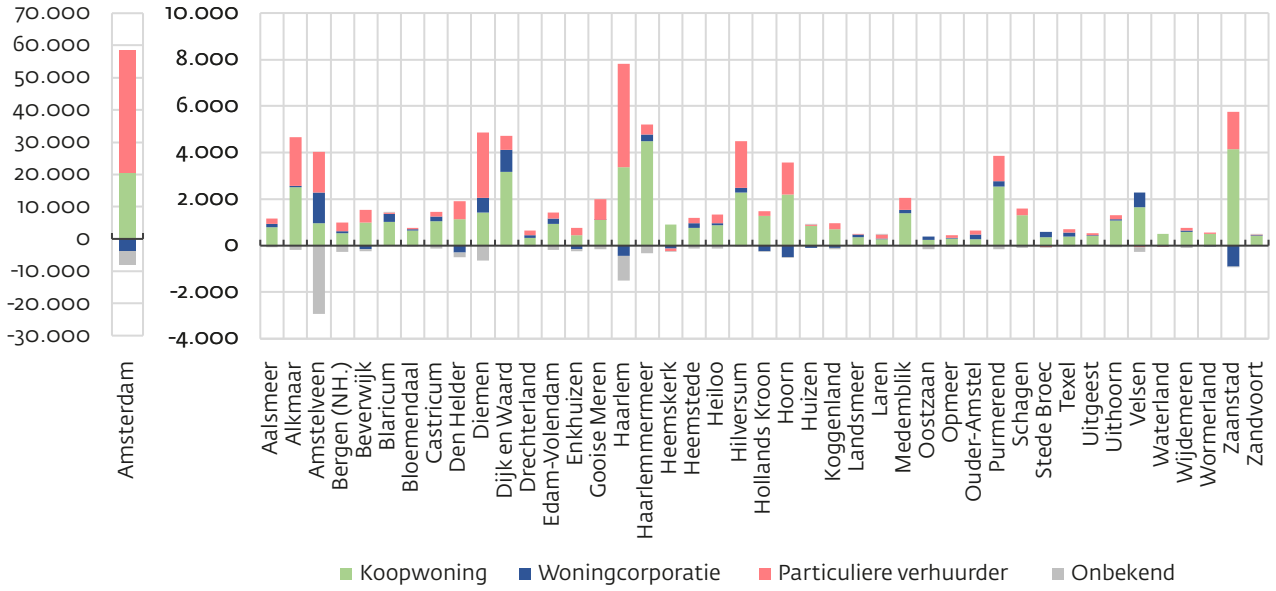
Figuur 5.10: Verandering woningvoorraad naar eigendom en type mutatie 2012-2021 in Noord-Holland



Bron: ABF (Syswov)

Hoe de in figuur 5.10 beschreven totale verandering van de woningvoorraad uitpakt per gemeente is te zien in figuur 5.11. In alle gemeenten is de woningvoorraad gegroeid. De groei bestond vooral uit koopwoningen (in alle gemeenten) en woningen in eigendom van andere verhuurders (vooral in de steden). De sociale voorraad is in veel kleinere gemeenten licht toegenomen. De toename in Amstelveen is waarschijnlijk voornamelijk een correctie uit de categorie onbekend. De daling van het corporatiebezit zat vooral in de grote(re) steden.

Figuur 5.11: Verandering woningvoorraad naar eigendom 2012-2021 per gemeente (Grafiek Amsterdam andere schaal)



Bron: ABF (Syswov)


hurks
BEAMIX
BEAMIX

6 Bouwvergunningen en start bouw

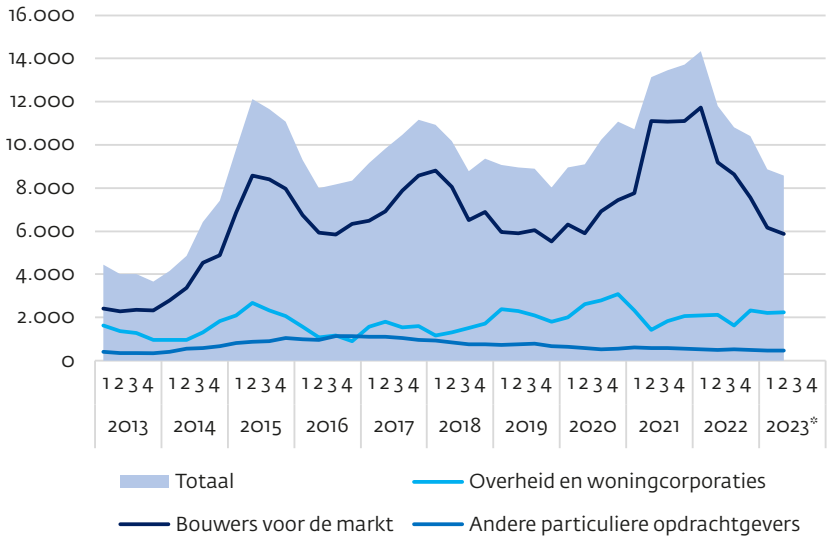
Het aantal afgegeven bouwvergunningen is een indicator voor het aantal nieuw te bouwen woningen. Voorafgaand aan de bouw van een nieuwbouwwoning wordt eerst een bouwvergunning verleend. De verleende bouwvergunningen worden per gemeente bijgehouden door het CBS. Figuur 6.1 toont het aantal woningen waarvoor een bouwvergunning is verleend. De cijfers voor de laatste kwartalen zijn voorlopig. Doorgaans volgt nog enige late respons waardoor de aantallen hoger uitvallen.

Bouwvergunningen zijn geen optimale voorspeller voor de toekomstige bouwproductie. In theorie is 1 bouwvergunning gelijk aan één woning en duurt het bouwen van een woning, na vergunningverlening, ongeveer twee jaar. In de praktijk gaat dit niet helemaal op. Met name in Amsterdam werden soms voor meerdere woningen één vergunning doorgegeven. In 2017 werd hierdoor bijvoorbeeld voor ongeveer 11 duizend nieuwbouwwoningen een vergunning verleend, terwijl in 2019 ongeveer 14 duizend nieuwbouwwoningen werden opgeleverd. Niet voor elke gemeente is bekend hoeveel bouwvergunningen exact zijn meegenomen. De getallen op regionaal niveau zijn hierdoor mogelijk een onderschatting. Woningtransformaties en woningsplitsingen tellen niet mee in de cijfers over de bouwvergunningen.

In 2022 en begin 2023 is een daling zichtbaar bij het aantal verleende bouwvergunningen. Het aantal is gedaald vanaf de piek van ongeveer 14 duizend in het vierde kwartaal 2021 naar 8,5 duizend in het tweede kwartaal 2023.

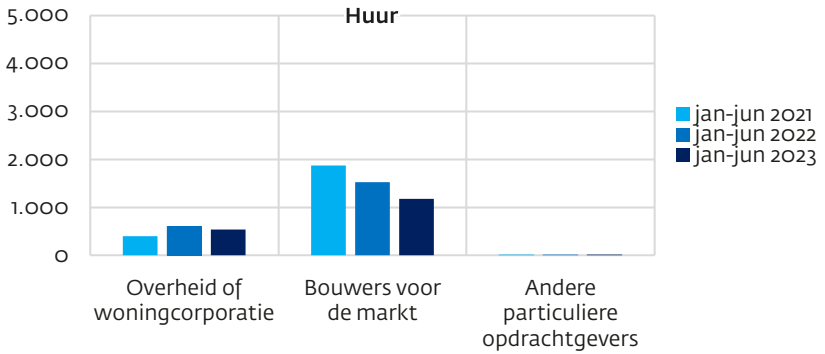
Bij verleende bouwvergunningen is bekend wie de opdrachtgever is en of de te bouwen woning huur of koop is. Het gaat hierbij om degene die opdracht tot het bouwen heeft gegeven. De volgende typen worden onderscheiden: overheid en woningcorporaties, bouwers van de markt (inclusief institutionele beleggers) en overige opdrachtgevers (inclusief collectief particulier opdrachtgeverschap (CPO). Overheid en woningcorporaties bouwen vooral huurwoningen. Bouwers voor de markt bouwen zowel huur- als koopwoningen en andere particuliere opdrachtgevers bouwen bijna alleen maar koopwoningen. Het grootste deel van deze daling zit bij de bouwers van de markt, zoals projectontwikkelaars en institutionele beleggers. Dit zijn traditioneel gezien ook de partijen die het meeste aantal woningen bouwen.

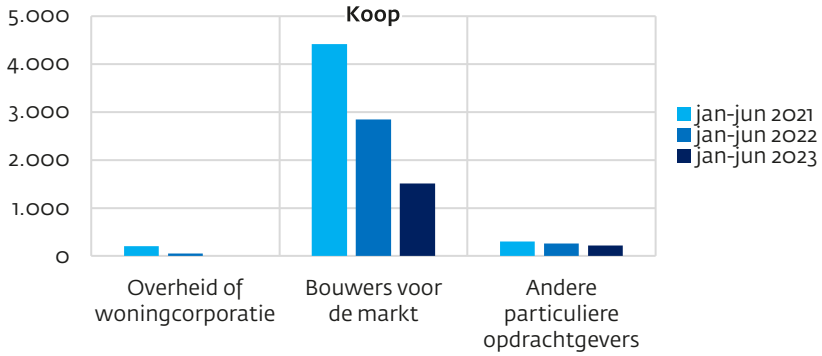
Figuur 6.1: Noord-Holland: Verleende bouwvergunningen (aantal woningen/jaartotaal per kwartaal) *=voorlopige cijfers



In figuur 6.2 en 6.3 is per opdrachtgever te zien voor het eerste halfjaar in 2021, 2022 en 2023 of de verleende bouwvergunningen huur op koop was. De absoluut grootste daling zit bij koopwoningen met bouwers voor de markt als opdrachtgever.

Figuur 6.2 en 6.3: Bouwvergunningen huur/koop naar opdrachtgever eerste halfjaar 2021-2023* (*=voorlopige cijfers)



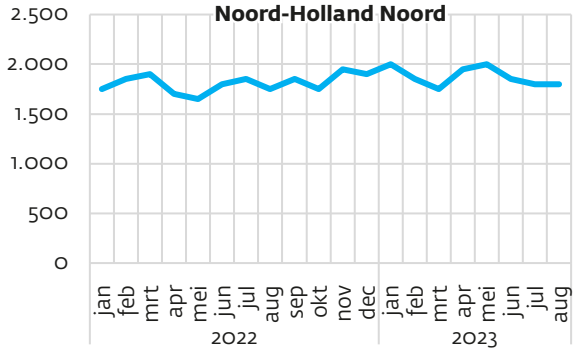


Start bouw

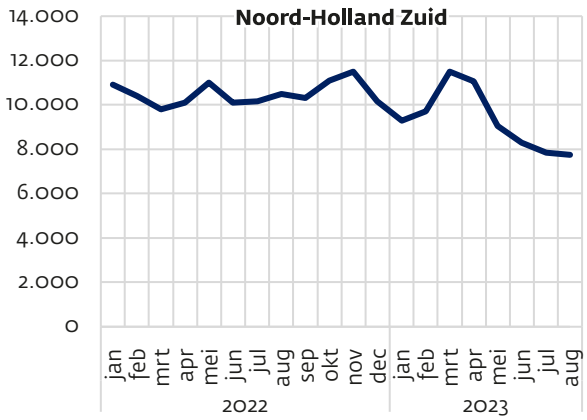
Naast de verleende bouwvergunningen geeft ook het aantal woningen waarbij de bouw is gestart een beeld van de aankomende woningbouwproductie op de korte termijn. De data zijn afkomstig uit de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) en zijn vooral geschikt om de trend te bepalen. De aantallen liggen net als de verleende bouwvergunningen op een lager niveau dan de uiteindelijke realisatiecijfers van het CBS. Dit komt door onderrapportage en doordat woningtransformaties en woningsplitsingen niet meetellen. Het aantal woningen waarvan de bouw is gestart ligt in Noord-Holland Noord iets onder de 2 duizend per jaar. In Noord-Holland Zuid is een daling zichtbaar van rond de 10 duizend woningen tot voorjaar 2023 naar 8 duizend woningen per jaar in augustus 2023.

In combinatie met de dalende bouwvergunningen en ontwikkelingen zoals de oplopende hypotheekrente, hoge inflatie, afnemend consumentenvertrouwen, daling/stabilisatie van woningprijzen, stijgende bouwkosten en minder verkoop van nieuwbouwwoningen is dit een duidelijk signaal dat de productie in de komende jaren waarschijnlijk gaat dalen.

Figuur 6.4 en 6.5: Aantal woningen waarvan de bouw is gestart januari 2022 - juni 2023 (jaartotaal per maand)



Bron: Bag/ABF



Bron: Bag/ABF

Bouwvergunningen en aandeel sociale huur

De verleende bouwvergunningen naar opdrachtgever en huur of koop bieden een indicatie voor het halen van de betaalbaarheidsdoelen uit de Woondeals op de korte termijn. Aangezien de gemiddelde tijd tussen het verlenen van een bouwvergunning en oplevering ongeveer 2 jaar bedraagt, is gekeken naar de verleende bouwvergunningen sinds 2020. Woningen gebouwd o.b.v. deze vergunningen worden zeer waarschijnlijk tijdens de Woondealperiode opgeleverd. Zoals te zien in figuur 6.6 is het aantal sociale huurwoningen door marktpartijen beperkt. Sociale huur zal daarom grotendeels komen uit de verleende vergunningen aan overheid en woningcorporaties. Rekening houdend met het feit dat deze opdrachtgevers ook koopwoningen en niet sociale huur bouwen, zijn waarschijnlijk aandelen boven de 30 procent nodig om de doelen uit de Woondeals te halen.

Figuur 6.6: Sociale huur door marktpartijen totaal bruto in plancapaciteit 2023-2050

Plancapaciteit	Sociale huur door marktpartijen
Noord-Holland Noord	60
Noord-Holland Zuid	1.290
Noord-Holland	1.350
MRA	1.300

De percentages voor bouwvergunningen verleend voor nieuwbouwwoningen tussen 2020 en het eerste kwartaal van 2023 met overheid of woningcorporaties als opdrachtgever liggen op 13 procent in Noord-Holland Noord en 23 procent in Noord-Holland Zuid. Dit beeld is redelijk in lijn met de opleveringen naar eigendom in de laatste vijf jaar (2017-2021). Toen was in Noord-Holland Noord 19 procent van de nieuwbouwwoningen eigendom van woningcorporaties, in Noord-Holland Zuid was dit 22 procent.

Figuur 6.7: Bouwvergunningen: Opdrachtgever en huur/koop 2020 - 1e halfjaar 2023

	Totaal	Overheid of Woningcorporatie	Bouwers voor de markt	Andere particuliere opdrachtgevers
Noord-Holland Noord	7.454	13%	73%	13%
Noord-Holland Zuid	31.210	23%	75%	3%
Noord-Holland	**38.664**	**21%**	**75%**	**5%**
MRA	**36.917**	**21%**	**74%**	**5%**



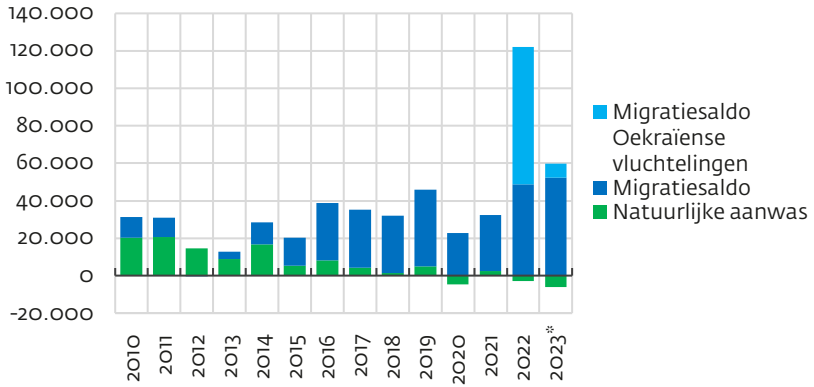
7 Actuele demografische ontwikkelingen en het woningtekort

Nederland kende in 2022 een buitengewoon hoge bevolkingsgroei. Deels kwam dit door de komst van vluchtelingen uit Oekraïne, maar ook het overige buitenlandse migratiesaldo was hoog. In totaal groeide de bevolking met bijna 225 duizend inwoners. Op 1 juli 2023 verbleven in totaal 101 duizend Oekraïense migranten in Nederland die sinds het begin van de oorlog naar Nederland zijn gekomen. De laatste provinciale cijfers zijn van november 2022. In de periode februari tot november 2022 kwamen ongeveer 16 duizend vluchtelingen uit Oekraïne naar Noord-Holland.

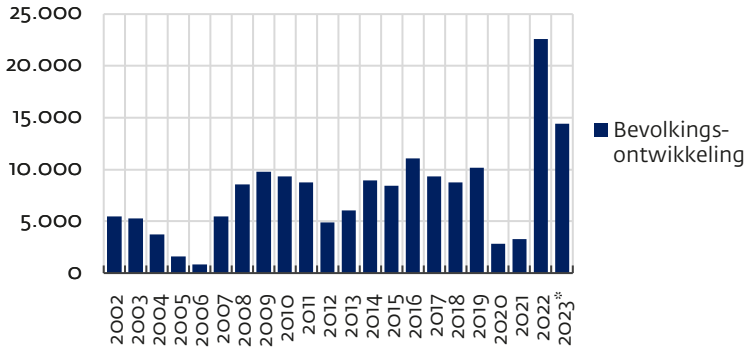
Figuur 7.1 toont de bevolkingsontwikkeling in Nederland per jaar in het eerste halfjaar van 2010-2023. In de eerste helft van 2022 kwamen per saldo nog ruim 73 duizend mensen uit Oekraïne naar Nederland. In 2023 waren dit er 7,5 duizend. Opvallend is dat het overige buitenlandse migratiesaldo van Nederland daarmee nog steeds hoger ligt dan in alle voorgaande jaren. Ook in Noord-Holland is de groei hoog. In de eerste zes maanden van 2023 groeide de bevolking in Noord-Holland met meer dan 14 duizend personen (figuur 7.2). Na 2022 is dit de hoogste jaarlijkse groei sinds 2002 (sinds dat jaar zijn de halfjaarcijfers beschikbaar).

Figuur 7.1 en 7.2: Nederland en Noord-Holland: Bevolkingsontwikkeling in het eerste halfjaar (*=voorlopige cijfers)

Nederland

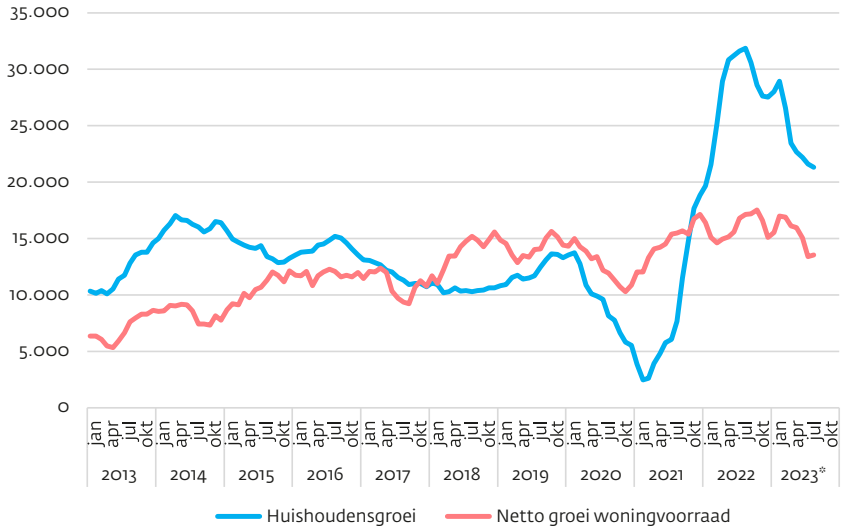


Noord-Holland



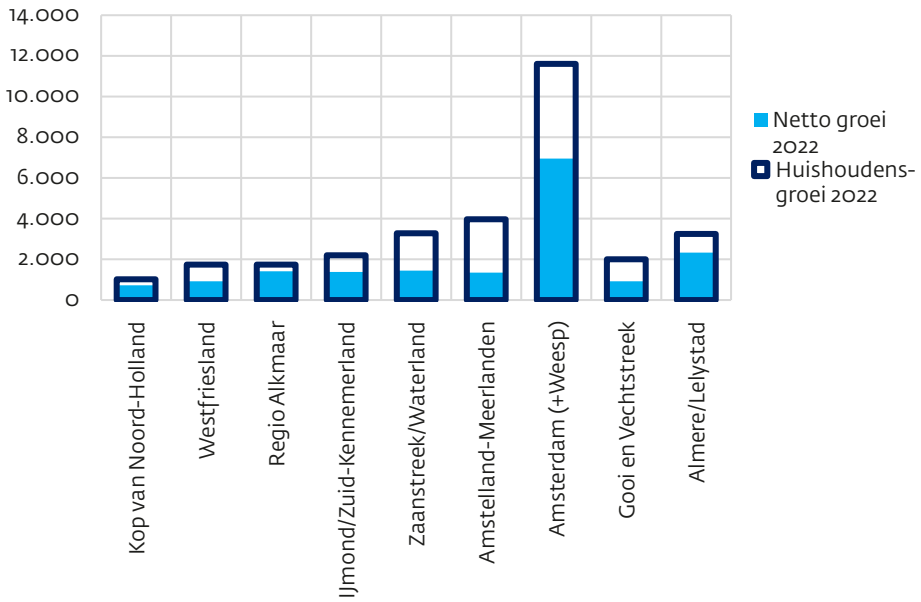
Hoge bevolkingsgroei betekent ook een hoge huishoudensgroei. Figuur 7.3 toont per maand het jaar totaal voor de groei van het aantal huishoudens en de netto groei van de woningvoorraad. Van 2013 tot 2018 groeide het aantal huishoudens harder dan de woningvoorraad, van 2018 tot en met 2021 was dit andersom. Sinds 2022 ligt de huishoudensgroei op een historisch gezien erg hoog niveau. Ondanks de stijging van de woningbouwproductie blijft de netto groei van de woningvoorraad hierbij achter. In de 12 maanden tot en met juni 2023 lag de huishoudensgroei rond de 22 duizend per maand en de netto groei van de woningvoorraad rond de 15 duizend woningen per maand. Daardoor neemt in 2023 het woningtekort waarschijnlijk verder toe. In de eerste acht maanden van 2023 was de geschatte huishoudensgroei ongeveer 12 duizend, terwijl de woningvoorraad netto toenam met 9 duizend woningen.

Figuur 7.3: Noord-Holland: Huishoudensgroei en netto groei 2013-augustus 2023 (jaartotaal per maand) (*=voorlopige cijfers)



In figuur 7.4 is de huishoudensgroei per regio in 2022 afgezet tegen de netto groei van de woningvoorraad. In 2022 nam het aantal huishoudens in Noord-Holland toe met circa 27,5 duizend. De netto groei van de woningvoorraad lag rond de 15 duizend, een verschil van 12,5 duizend. In alle regio's was de huishoudensgroei groter dan de netto groei van de woningvoorraad. Het effect hiervan is een flinke toename van het woningtekort, zie hoofdstuk 7. Het gevolg hiervan is dat meer mensen een woning moeten delen of inwonen bij een ander huishouden, kinderen langer thuiswonen en een toename van wonen in bewoonde andere ruimten. Voorbeelden van bewoonde andere ruimten zijn: studentenhuizen, woonboten, kantoor- en bedrijfspanden, antikraak en recreatiewoningen.

Figuur 7.4: Woondeals per regio: Huishoudensgroei en netto groei woningvoorraad in 2022



Opgave woondeals t.o.v. Primosprognose 2023

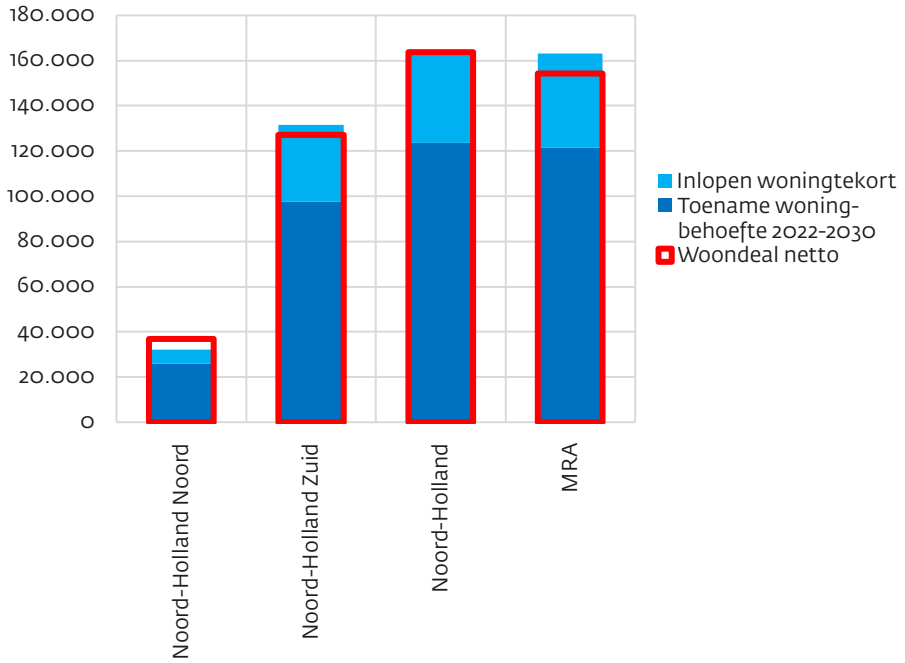
Zoals net beschreven is de demografische ontwikkeling in 2022 anders gegaan dan van tevoren werd verwacht. Met name de komst van grote aantallen vluchtelingen uit Oekraïne was bij het opstellen van de Woondeals nog niet bekend. Daarom wordt in deze paragraaf gekeken naar de groei van de woningbehoefte o.b.v. de meest actuele inzichten. Deze zijn afkomstig uit de Primosprognose 2023. De Primosprognose wordt jaarlijks door ABF Research opgesteld in opdracht van BZK. De provincie Noord-Holland stelt ook zelf een prognose op. In de nieuwe provinciale prognose, die naar verwachting begin 2024 uitkomt, volgt een uitgebreide analyse van de woningbehoefte en een nieuwe inschatting van de bouwopgave. De verschillen met de Primosprognose zijn op het niveau van de Woondealregio's doorgaans redelijk beperkt.

In figuur 7.5 is de netto woningbouwopgave o.b.v. Primos 2023 voor de periode 2022-2030 afgezet tegen de netto afspraken in de Woondeals. De woningbouwopgave bestaat uit de prognose van de groei van de woningbehoefte en het aantal benodigde woningen om het woningtekort in te lopen. De woningbouwopgave o.b.v. Primos 2023 ligt hoger dan bij het vaststellen van de Woondeals werd gedacht. Dit komt vooral door de toename van het woningtekort in 2022 die weer binnen de Woondealperiode moet worden ingelopen.

De verwachte groei van de woningbehoefte in Noord-Holland voor de periode 2022-2030 bij Primos 2023 verschilt weinig met het beeld van medio 2022.

Bij het opstellen van de Woondeals zat enige marge tussen de toenmalige woningbouwopgave en de uiteindelijke vastgestelde Woondeals. De aantallen in de Woondeals lagen wat hoger dan de opgave. Noord-Holland Noord heeft ook bij de actuele bouwopgave o.b.v. Primos 2023 nog enige marge t.o.v. de Woondeal. In Noord-Holland Zuid en de Metropoolregio Amsterdam ligt de woningbouwopgave o.b.v. Primos 2023 iets boven de afspraken in de Woondeal. Voor heel Noord-Holland is de actuele inschatting van de woningbouwopgave bijna gelijk aan de Woondeals, ongeveer 163 duizend woningen voor de periode 2023-2031. Het eerste beeld is daarmee dat de Woondeals nog geen grootschalige bijstelling behoeven. Het is wel verstandig regio's die mogelijk meer kunnen bouwen dan de Woondeals ook de mogelijkheid te geven dit te kunnen doen.

Figuur 7.5: Netto bouwopgave 2022-2030 o.b.v. Primos-prognose 2023 t.o.v. Woondeals 2022-2030

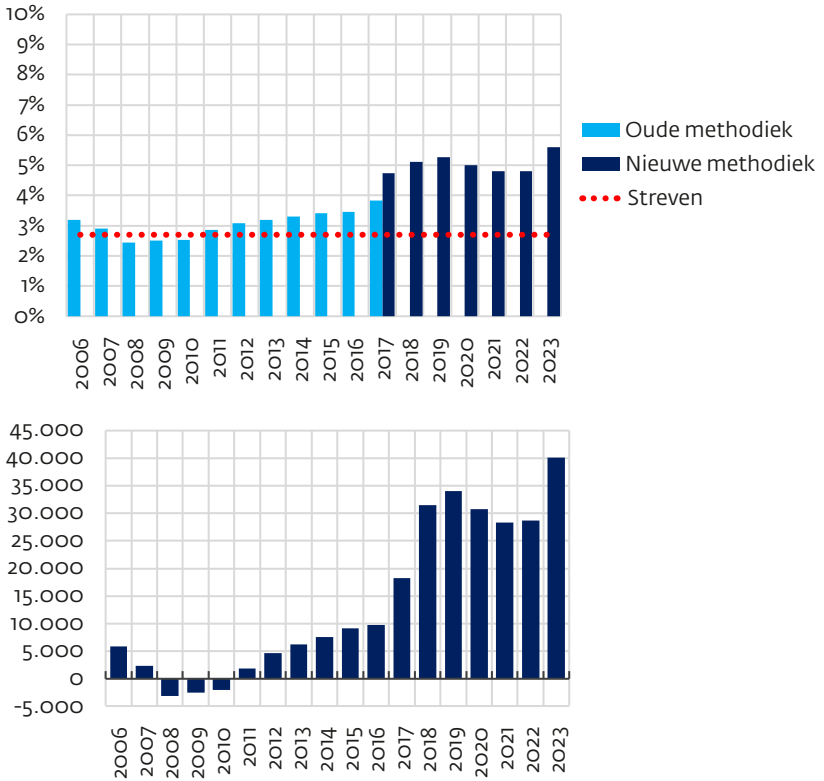


Woningtekort

Het woningtekort in Nederland piekte na de oorlog tot de jaren zestig met percentages boven de 10 procent en lag hierna lange tijd rond de 1-3 procent. Momenteel is het landelijke tekort ongeveer 315 duizend woningen, 3,9 procent van de woningvoorraad. In de steden is het tekort vaak hoger dan in de meer landelijke gemeenten. In 2017 is een nieuwe methodiek geïntroduceerd die uitgaat van statistische registraties i.p.v. enquêtes. Het woningtekort valt bij de nieuwe methodiek wat hoger uit.

In figuur 7.6 is sinds 2006 de ontwikkeling van het woningtekort te zien voor Noord-Holland. Het tekort nam toe van 2008 tot 2019. Van 2020 tot 2022 daalde het woningtekort, vooral door de lagere huishoudensgroei tijdens de coronacrisis maar ook door de toegenomen woningbouwproductie. Begin 2023 is het woningtekort, als gevolg van de hoge huishoudensgroei in 2022, fors gestegen t.o.v. begin 2022. De toename van het woningtekort bedraagt bijna 12 duizend woningen.

Figuur 7.6 en 7.7: Woningtekort % in Noord-Holland en aantal woningen nodig voor terugdringen woningtekort



Sinds de jaren negentig geldt nationaal een woningstreeftekort van 2 procent, dat volgens het ministerie van VROM samenging met een relatief stabiele marktsituatie. Bij een tekort van 0 procent ontstaat namelijk leegstand in afwachting van nieuwe huishoudens. Het is daarom niet realistisch om te stellen dat het volledige woningtekort dient te worden ingelopen. Op basis van het verleden lijkt een woningtekort van rond de 2,7 procent (4 procent in Amsterdam en 2 procent in de rest van de provincie) een niveau dat samengaat met een redelijk ontspannen woningmarkt. In figuur 7.7 is uitgewerkt hoeveel extra woningen nodig zijn om in 2030 uit te komen op dit gewenste woningtekort.

Vanwege de betrouwbaarheidsmarges is het tekort alleen op regioniveau beschikbaar. Cruciaal is dat voor het woningtekort alleen getalsmatig wordt gekeken naar of een huishoudens met een woonwens een woning heeft. Het getal zegt niets over het feit of mensen te duur of te klein wonen of bijvoorbeeld een verhuiswens van een huur- naar een koopwoning hebben. Bij de meeste recente meting begin 2023 ligt het tekort in Noord-Holland op 5,6 procent. Dit zijn bijna 78 duizend woningen.

Figuur 7.8: Woningtekort in 2023

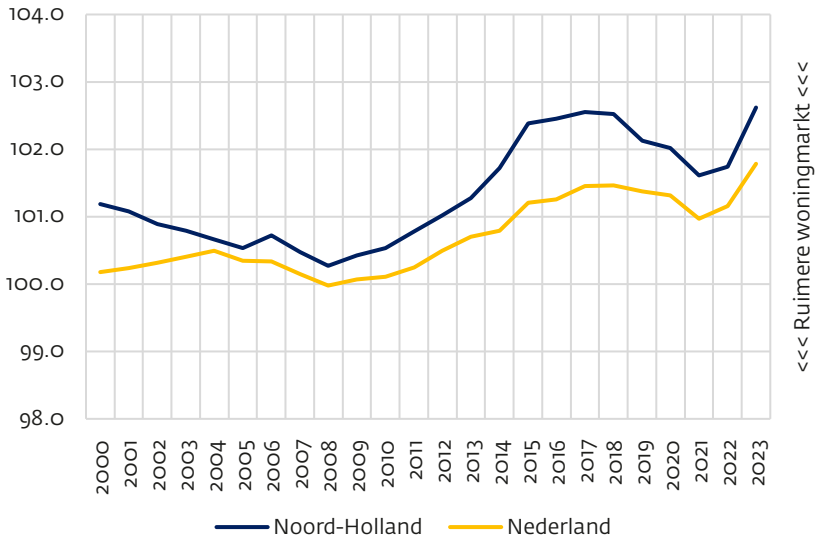
	Woning-voorraad 2023	Woning-tekort 2023	Woning-tekort 2023 %	Streef-tekort	Aantal woningen extra nodig
Kop van Noord-Holland	78.100	3.000	3,8%	2,0%	+1.400
Westfriesland	95.600	3.900	4,1%	2,0%	+1.900
Regio Alkmaar	139.500	5.600	4,0%	2,0%	+2.800
Zaanstreek/Waterland	152.500	5.600	3,7%	2,0%	+2.600
Amsterdam	474.900	39.100	8,2%	4,0%	+20.000
Amstelland en Meerlanden	158.900	8.300	5,2%	2,0%	+5.100
Zuid-Kennemerland/IJmond	180.600	7.500	4,2%	2,0%	+3.800
Gooi & Vechtstreek	112.100	4.600	4,1%	2,0%	+2.400
Almere/Lelystad	125.700	10.000	8,0%	4,0%	+7.500
Noord-Holland Noord	**313.200**	**12.500**	**4,0%**	**2,0%**	**+6.100**
Noord-Holland Zuid	**1.078.900**	**65.100**	**6,0%**	**2,9%**	**+33.900**
Noord-Holland	**1.392.100**	**77.600**	**5,6%**	**2,7%**	**+40.000**
MRA	**1.204.600**	**75.100**	**6,2%**	**2,8%**	**+41.400**

Aantal huishoudens per woning

Een andere manier om naar de demografische druk op de woningmarkt te kijken is door het aantal beschikbare woningen af te zetten tegen het aantal huishoudens. In figuur 7.9 is het aantal huishoudens per 100 woningen afgebeeld sinds 2000. Dit is in lijn met een methodiek ontwikkeld door ABF Research waarbij gecorrigeerd wordt voor verschillende statistische trendbreuken. Omdat niet iedere huishouden een woning nodig heeft (vooral jongeren/studenten), hoeven voor 100 huishoudens niet exact 100 woningen beschikbaar te zijn. Aangezien Noord-Holland een jongere bevolking heeft dan Nederland ligt het aantal huishoudens per woning hier standaard wat hoger.

Het beeld in de tijd is sterk vergelijkbaar met de ontwikkeling van het woningtekort. Begin 2008 was de woningmarkt demografisch het ruimst met bijna 100 woningen voor iedere 100 huishoudens. Duidelijk is dat van 2008 tot 2016 de groei van de woningvoorraad achterbleef, waardoor het aantal huishoudens per beschikbare woning steeg. In de periode 2017-2020 veranderde dit en groeide de woningvoorraad harder dan het aantal huishoudens. Opvallend is dat deze demografische ruimere woningmarkt niet samenging met prijsdaling, de prijzen namen vanaf 2017 tot en met 2022 zelfs sterk toe. Dit vormt een duidelijke indicatie dat alleen het bijbouwen van woningen niet de oplossing is voor de betaalbaarheidsproblemen op de woningmarkt. In 2023 nam het aantal huishoudens per woning, net als het woningtekort, sterk toe. Het aantal huishoudens per woning is hiermee weer terug op het niveau van de jaren 2015-2017.

Figuur 7.9: Aantal huishoudens per 100 woningen, bron: CBS, 2000-2023, incl. correctie voor trendbreuken





8 Plancapaciteit

Voor alle Noord-Hollandse gemeenten samen bedraagt de bruto plancapaciteit (alle geplande te bouwen woningen) tot 2050 in totaal 427,2 duizend woningen. Dit betreft de capaciteit in alle soorten plannen variërend van plannen die al worden gebouwd tot potentiële plannen waarvoor alleen nog ideeën bestaan. Een woningbouwplan staat in de plancapaciteit tot het volledig opgeleverd is. In de (binnenstedelijke) plannen worden naar verwachting 6,4 duizend woningen gesloopt (voor vervanging). In totaal resteert een netto plancapaciteit van 420,8 duizend woningen. In figuur 8.1 zijn deze gegevens per regio weergegeven. De gegevens voor sloop zijn niet compleet. Zoals te zien was in figuur 3.1 worden jaarlijks 2 à 3 duizend woningen gesloopt of onttrokken aan de woningvoorraad, deze zijn niet allemaal opgenomen in de plancapaciteit. De ligging van alle openbare plannen is te bekijken in figuur 8.12.

Figuur 8.1: Plancapaciteit tot 2050 per regio

	Bruto	Sloop	Netto
Kop van Noord-Holland	13.300	300	13.000
Westfriesland	16.600	300	16.300
Regio Alkmaar	38.700	200	38.500
IJmond/Zuid-Kennemerland	39.200	3.500	35.800
Zaanstreek/Waterland	41.700	1.600	40.100
Amstelland-Meerlanden	70.300	400	69.800
Amsterdam	195.900	0	195.900
Gooi en Vechtstreek	11.500	100	11.400
Almere/Lelystad	102.500	100	102.400
Noord-Holland Noord	**68.600**	**800**	**67.800**
Noord-Holland Zuid	**358.600**	**5.600**	**353.000**
Noord-Holland	**427.200**	**6.400**	**420.800**
MRA	**461.100**	**5.700**	**455.400**

In figuur 8.2 is de bruto plancapaciteit nader gespecificeerd naar planstatus, zie hoofdstuk 2 voor de definities. De gemeente Almere heeft geen planstatus ingevuld. Zorgen voor (ruim) voldoende harde plancapaciteit is een randvoorwaarde om op korte termijn van plan tot voldoende productie te kunnen komen en te kunnen voldoen aan de woningbouwopgaven. De provincie stimuleert gemeenten daarom om jaarlijks voldoende nieuwe plannen hard te maken en zo een continue bouwstroom mogelijk te maken.

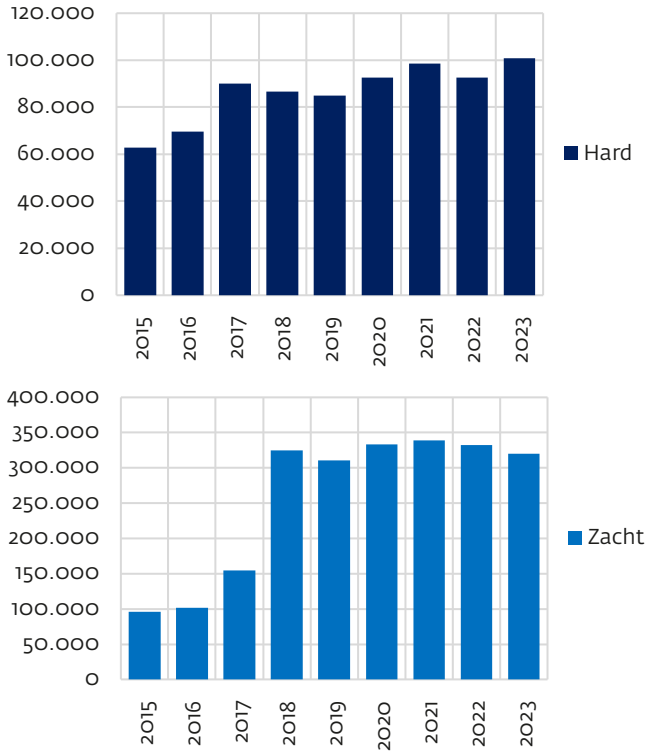
Figuur 8.2: Bruto plancapaciteit tot 2050 per regio naar planstatus

	Hard	Zacht	Onbekend	Bruto
Kop van Noord-Holland	3.900	9.400	0	13.300
Westfriesland	4.300	12.200	100	16.600
Regio Alkmaar	7.000	31.700	0	38.700
IJmond/Zuid-Kennemerland	7.000	32.200	0	39.200
Zaanstreek/Waterland	9.700	31.800	200	41.700
Amstelland-Meerlanden	8.700	61.300	200	70.300
Amsterdam	58.500	137.400	0	195.900
Gooi en Vechtstreek	2.900	8.500	100	11.500
Almere/Lelystad	3.600	14.300	84.500	102.500
Noord-Holland Noord	**15.200**	**53.300**	**100**	**68.600**
Noord-Holland Zuid	**86.800**	**271.200**	**500**	**358.600**
Noord-Holland	**102.000**	**324.500**	**600**	**427.200**
MRA	**90.400**	**285.500**	**85.000**	**461.100**

De bruto harde plancapaciteit ligt in Noord-Holland momenteel rond de 102 duizend woningen, waarvan bijna 92 duizend woningen gepland zijn tot en met 2030. In vergelijking met 2022 is de harde capaciteit in Noord-Holland gestegen met ongeveer 8 duizend woningen. Figuur 8.3 en 8.4 geven een beeld van de historische ontwikkeling van de plancapaciteit in Noord-Holland.

De plancapaciteit daalt door het bouwen van woningen of planuitval en neemt toe door nieuwe woningbouwplannen. De harde capaciteit neemt de laatste jaren toe. De zachte plancapaciteit is vooral in 2018 fors gestegen en ligt sindsdien stabiel rond de 300 duizend woningen.

Figuur 8.3 en 8.4: Netto plancapaciteit in Noord-Holland tot 2050 in de jaren 2015-2023



Aan gemeenten is gevraagd om aan te geven in welk jaar de in de monitor opgegeven capaciteit naar verwachting wordt opgeleverd. Dit geeft een indicatie van de fasering van de productie, zie figuur 8.5. De gegevens over fasering zijn exacte voorspelling van de verwachte bouwproductie. De vraag aan gemeenten is namelijk niet om de nieuwbouw te voorspellen, maar om de beschikbare capaciteit te faseren. Plannen kunnen mogelijk eerder of later opgeleverd worden dan verwacht of vinden uiteindelijk geen doorgang etc. Ook is gebleken dat een deel van de opgeleverde nieuwbouw niet altijd in de monitor voorkomt als plancapaciteit. Het gaat dan bijvoorbeeld om plannen die heel snel van plan naar uitvoering gaan, zoals kleine binnenstedelijke plannen of transformatie.

Figuur 8.5 toont de plancapaciteit naar fasering. Uit de inventarisatie van plancapaciteit blijkt dat niet alle gemeenten even ver vooruitplannen. Zo heeft niet iedere gemeente plannen voor de periode vanaf bijvoorbeeld 2040. Ook zijn in meerdere regio's nog maar beperkt plannen opgenomen voor de periode vanaf 2030. Dit kan zijn omdat een gemeente bijvoorbeeld geen fysieke ruimte meer heeft binnen de gemeentegrenzen. Daarnaast is het inzicht in binnenstedelijke plannen op de langere termijn niet altijd beschikbaar. Het vrijkomen van bijvoorbeeld een binnenstedelijk bedrijventerrein is niet altijd al 10 jaar van tevoren bekend. Verder zijn vooral kleinere gemeenten niet op een dergelijke lange termijn actief op zoek naar nieuwe locaties voor woningbouw. Bijna de helft van de capaciteit in Noord-Holland, bijna 241 duizend woningen, is gefaseerd voor de periode tot en met 2030 (zie figuur 8.6).

Figuur 8.5: Bruto plancapaciteit per regio naar fasering

Oplevering	2023-2024	2025-2030	2031-2039	2040-2050	On-bekend	Bruto
Kop van Noord-Holland	3.000	7.200	2.900	0	200	13.300
Westfriesland	3.200	8.900	2.800	100	1.600	16.600
Regio Alkmaar	6.800	21.900	9.200	700	100	38.700
IJmond/Zuid-Kennemerland	5.500	18.700	9.200	3.700	2.100	39.200
Zaanstreek/Waterland	6.000	23.300	7.200	2.900	2.300	41.700
Amstelland-Meerlanden	5.400	34.800	19.000	9.500	1.600	70.300
Amsterdam	45.200	42.200	74.700	28.500	5.300	195.900
Gooi en Vechtstreek	3.600	5.000	0	0	2.900	11.500
Almere/Lelystad	4.500	27.100	36.600	34.300	0	102.500
Noord-Holland Noord	**13.000**	**38.000**	**14.900**	**800**	**1.900**	**68.600**
Noord-Holland Zuid	**65.700**	**124.000**	**110.100**	**44.600**	**14.200**	**358.600**
Noord-Holland	**78.700**	**162.000**	**125.000**	**45.400**	**16.100**	**427.200**
MRA	**70.200**	**151.100**	**146.700**	**78.900**	**14.200**	**461.100**

Figuur 8.6: Bruto plancapaciteit 2023-2030 naar fasering en planstatus

	Hard 2023-2024	Hard 2025-2030	Zacht 2023-2024	Zacht 2025-2030	Bruto 2023-2030
Kop van Noord-Holland	2.200	1.500	800	5.700	10.200
Westfriesland	2.200	2.100	1.000	6.800	12.100
Regio Alkmaar	4.300	2.700	2.500	19.200	28.700
IJmond/Zuid-Kennemerland	3.900	3.000	1.600	15.700	24.200
Zaanstreek/Waterland	4.600	5.100	1.400	18.200	29.300
Amstelland-Meerlanden	3.500	5.200	1.800	29.600	40.100
Amsterdam	27.600	20.900	17.600	21.300	87.400
Gooi en Vechtstreek	1.500	1.400	2.100	3.600	8.600
Almere/Lelystad	1.700	1.000	2.800	26.100	31.600
Noord-Holland Noord	**8.700**	**6.300**	**4.300**	**31.700**	**51.000**
Noord-Holland Zuid	**41.100**	**35.600**	**24.500**	**88.400**	**189.600**
Noord-Holland	**49.800**	**41.900**	**28.800**	**120.100**	**240.600**
MRA	**42.800**	**36.600**	**27.300**	**114.500**	**221.200**

Knelpunten

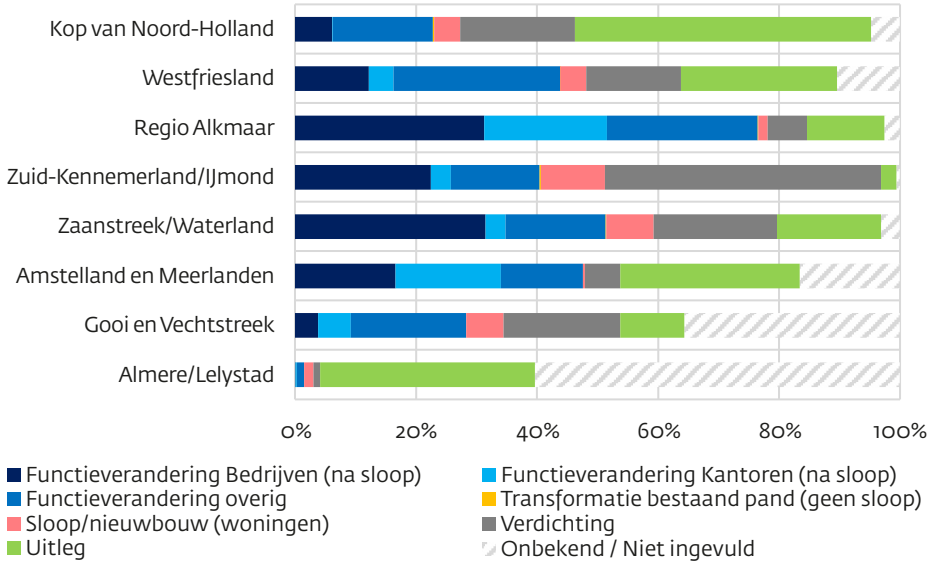
Bij het invullen van de plancapaciteit wordt aan gemeenten gevraagd om knelpunten in te vullen (zie figuur 8.7). Deze lijst wordt jaarlijks geactualiseerd. Niet alle gemeenten vullen knelpunten in. In totaal is door gemeenten bij 40 procent van de plancapaciteit de knelpunten ingevuld. Een aantal grote gemeenten ontbreekt waaronder Amsterdam, Almere en Alkmaar. Het is lastig te bepalen in hoeverre de gegevens jaarlijks goed worden ingevuld. Het knelpunt capaciteit energienetwerk is dit jaar bijvoorbeeld nieuw en is ingevuld bij 3.4 duizend woningen, terwijl de meest genoemde knelpunten al jaren in de monitor staan. Het advies is daarom de knelpunten te bespreken in de regionale woonoverleggen om zo te kijken of de tabel overeenkomt met de praktijkervaringen. Infrastructuur, afhankelijkheid van particulier initiatief, financiële haalbaarheid, tekort aan ambtelijke capaciteit en stikstof zijn de qua woningbouwaantallen de meest voorkomende knelpunten. Bij een plan kunnen meerdere knelpunten spelen.

Figuur 8.7: Knelpunten in Noord-Holland (ingevuld bij 40% van de plancapaciteit)

Knelpunten	Aantal woningen	Aantal plannen
Aanleg infrastructuur/Ontbrekende ontsluiting	24.300	36
Afhankelijk van particulier initiatief	23.400	177
Financiële haalbaarheid	23.200	112
Tekort ambtelijke capaciteit	20.100	94
Stikstof	17.200	70
Overig milieu (bijvoorbeeld: luchtkwaliteit, geur, externe veiligheid)	17.200	55
Andere plannen of regelgeving (bv. Provinciale verordening, Bro)	15.500	67
Geluid (weg, spoor, luchtvaart)	15.000	47
Samenwerking gemeente en bouwende partijen	9.600	27
Bezwaar omwonenden	9.200	83
Parkeernorm	7.600	38
Stijging bouwkosten	6.800	31
Veranderende gemeentelijke kaders en opvattingen	5.000	20
Politiek draagvlak (gemeenteraad/gemeentelijk beleid)	4.700	37
Capaciteit energienetwerk	3.400	10
Afhandelen uitplaatsing/planschade	2.900	21
Tekort aan bouw-/ontwikkelcapaciteit	2.300	18
Bodemverontreiniging	1.700	16
Afhankelijk planning ander woningbouwproject	900	6
Regionale samenwerking tussen gemeenten	600	4
Gebrek aan marktdruk	300	11

In figuur 8.8 is het aantal geplande woningen naar locatietype weergegeven. De gemeente Amsterdam heeft geen locatietype opgegeven. Te zien is dat de meeste plannen verdichting en vaak functieverandering betreffen. Ook uitleglocaties maken in een aantal regio's een substantieel deel uit van de plancapaciteit.

Figuur 8.8: Bruto capaciteit 2023-2050 naar plantype (% per regio)

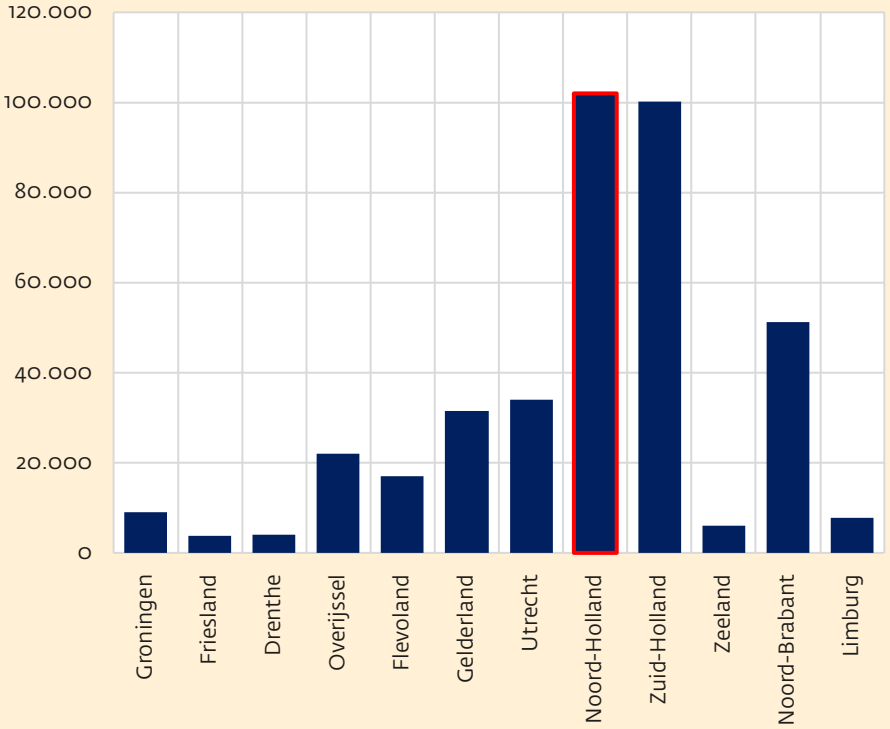


Plancapaciteit in Nederland

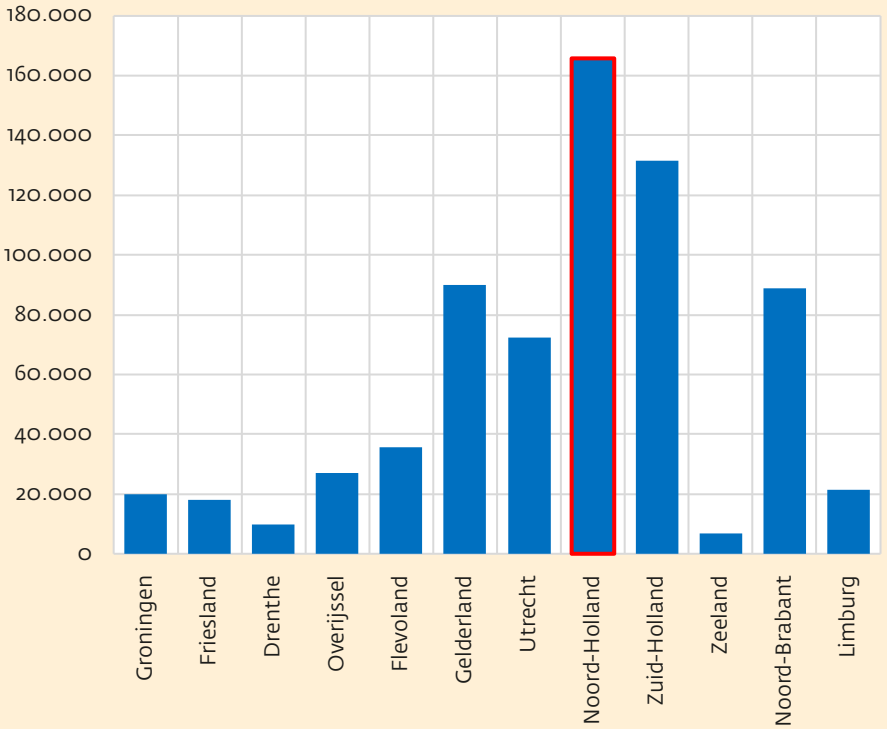
In opdracht van het ministerie van BZK maakt onderzoeksbureau ABF Research ieder voor- en najaar een overzicht van de plancapaciteit in alle provincies. Het meest recente rapport is van voorjaar 2023. In figuur 8.9 en 8.10 is de harde en zachte plancapaciteit per provincie weergegeven. Noord-Holland heeft van alle provincies de hoogste harde en zachte plancapaciteit. Ook afgezet tegen de opgave in de Woondeals heeft Noord-Holland een ruim planaanbod. Voor de realisatie van de Woondeal 2022-2030 is het aantal plannen meer dan anderhalf keer (160 procent) groter dan de opgave. Dit is het hoogste percentage van alle provincies. Het nationaal gemiddelde ligt op 128 procent. Ook het aandeel harde plannen t.o.v. van de netto opgave ligt in Noord-Holland met 61 procent ruim boven het nationaal gemiddelde (46 procent).

Figuur 8.9 en 8.10: Plancapaciteit met verwachte oplevering in 2022-2030 (meting voorjaar 2023)

Netto plancapaciteit hard



Netto plancapaciteit zacht



Doelgroepen

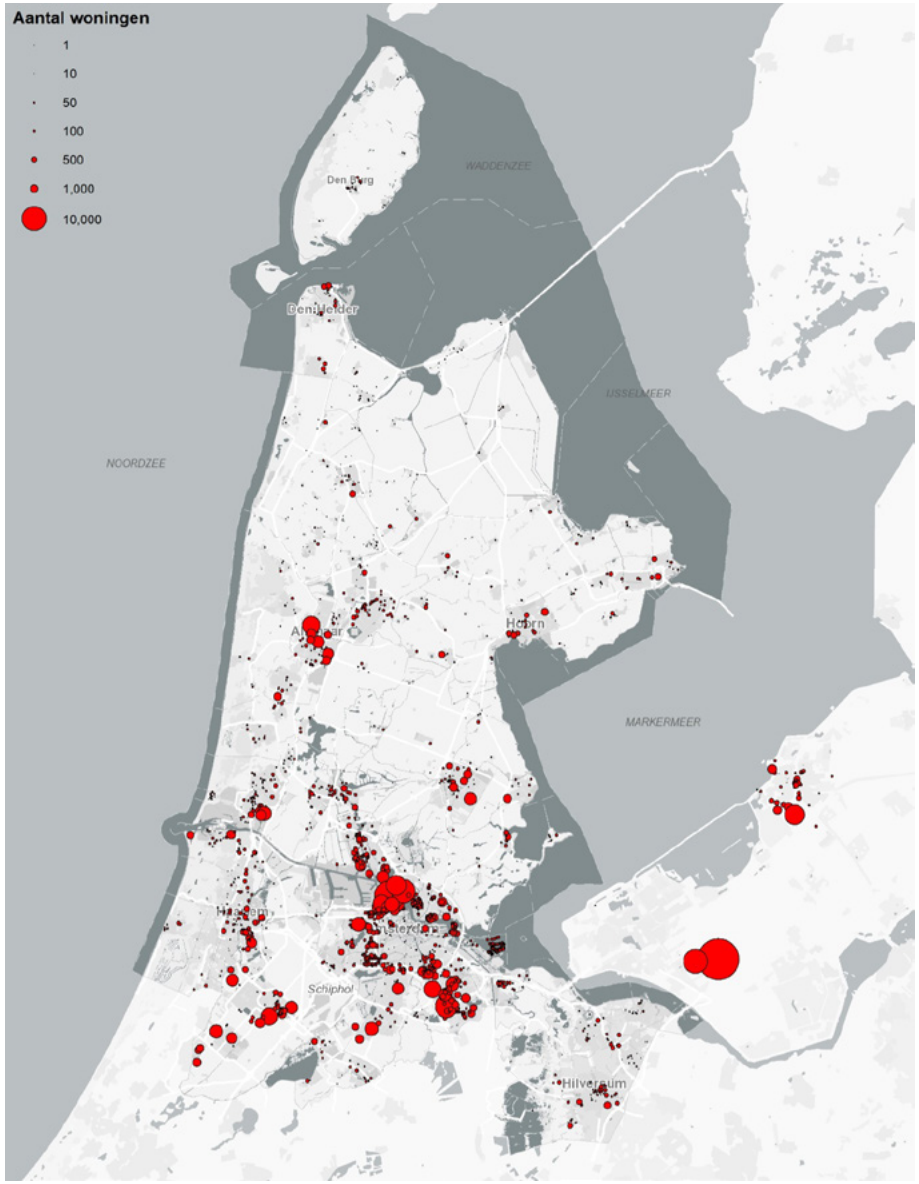
Tot slot wordt in de monitor plancapaciteit aan gemeenten ook gevraagd naar het aantal woningen dat valt onder de volgende categorieën:

- Nultredenwoning:
  Een woning die intern en extern toegankelijk is. Intern toegankelijk betekent dat vanuit de woonkamer de keuken, het toilet, de badkamer en ten minste één slaapkamer zonder traplopen te bereiken zijn. Extern toegankelijk wil zeggen dat de woonkamer van de woning of woonruimte vanaf de straat te bereiken is zonder traplopen.
- Tijdelijke woningen:
  Woningen of verblijfseenheden, gebouwd op een tijdelijke locatie (ontheffing bestemmingsplan) of getoetst aan het bouwbesluit voor tijdelijke woningen. Het betreft woningen of verblijfseenheden die maximaal 15 jaar op de betreffende locatie zullen staan of maximaal 15 jaar in gebruik zijn als verblijfseenheid.
- Flexwoningen/contracten:
  Dit zijn woningen met een tijdelijk karakter voor de bewoner (maximale woontermijn). Het gaat om woningen die uitdrukkelijk bedoeld zijn voor wonen met een tijdelijk huurcontract.
- Studentenwoningen:
  Inschatting van het aantal woningen (zelfstandig en onzelfstandig) dat bestemd is voor bewoning door studenten en of jongeren. Hier horen ook tijdelijke woonvormen bij zoals campusconcepten. Niet alle gemeenten hanteren dezelfde definitie voor een studenten en of jongerenwoning.
- PO/CPO/Coöperatie:
  Inschatting van het aantal woningen dat via particulier opdrachtgeverschap/collectief particulier opdrachtgeverschap of een coöperatie (van bewoners) wordt gebouwd.

Figuur 8.11: Bruto plancapaciteit tot 2050 per categorie

	Nultreden	Tijdelijk	Flex	Studenten	PO-CPO
Kop van Noord-Holland	910	340	100	10	210
Westfriesland	3.910	210	10	0	250
Regio Alkmaar	4.010	80	20	0	60
IJmond/Zuid-Kennemerland	18.810	230	620	250	150
Zaanstreek/Waterland	1.760	1.070	0	50	280
Amstelland-Meerlanden	3.290	730	100	3.270	430
Amsterdam	0	0	0	0	0
Gooi en Vechtstreek	2.190	20	0	0	360
Almere/Lelystad	15.350	450	1.300	240	60
Noord-Holland Noord	**8.830**	**630**	**130**	**10**	**520**
Noord-Holland Zuid	**26.050**	**2.050**	**720**	**3.570**	**1.220**
Noord-Holland	**34.880**	**2.680**	**850**	**3.580**	**1.740**
MRA	**41.400**	**2.500**	**2.020**	**3.810**	**1.280**

Figuur 8.12: Plancapaciteit in 2023

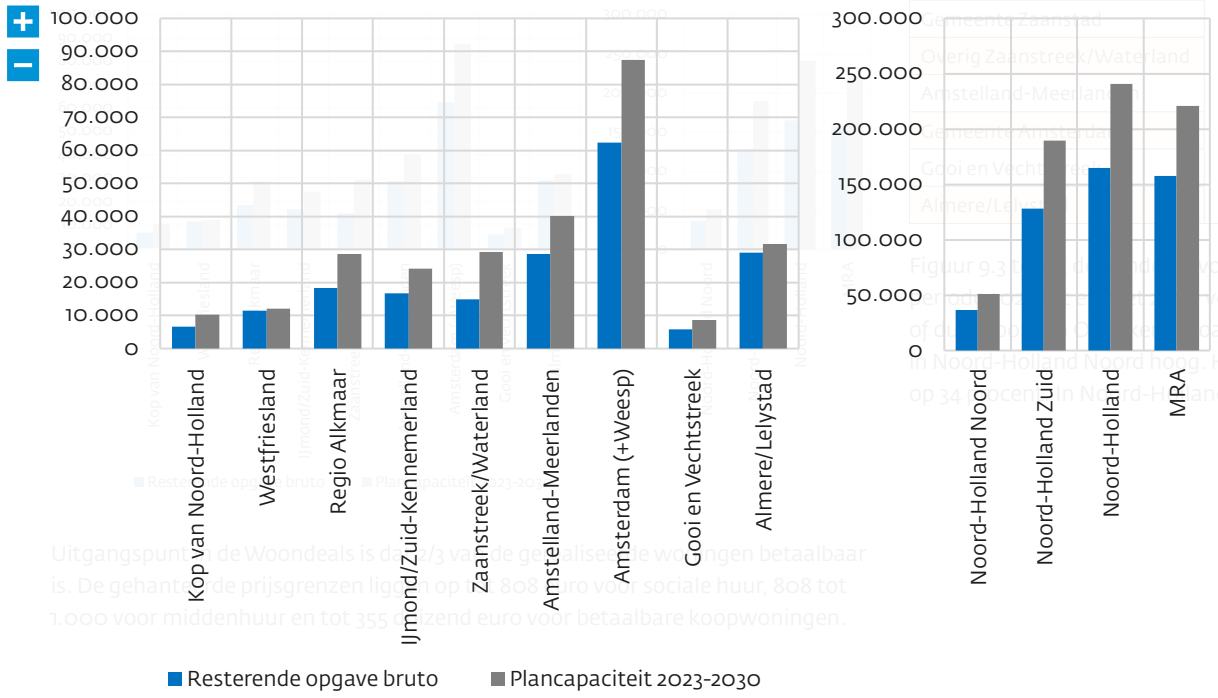



v.MARWIJ
LIEBHERR

9 Plancapaciteit t.o.v. de bouwopgave

Voor de resterende opgave van de Woondeals in Noord-Holland, 165 duizend woningen in de periode 2023-2030, is een plancapaciteit beschikbaar van bijna 241 duizend woningen. Bij ongeveer 92 duizend woningen hiervan is de planstatus hard. Bijna alle regio's hebben nu al ruim voldoende bouwplannen. In de meeste regio's ligt de plan-capaciteit op meer dan 140 procent t.o.v. de resterende opgave. Alleen in Westfriesland en Almere/Lelystad ligt dit percentage lager (105% procent en 109 procent).

Figuur 9.1: Plancapaciteit 2023-2030 en resterende opgave Woondeals



Uitgangspunt in de Woondeals is dat 2/3 van de gerealiseerde woningen betaalbaar is. De gehanteerde prijsgrenzen liggen op € 808 euro voor sociale huur, 808 tot 1.000 voor middenhuur en tot 355 duizend euro voor betaalbare koopwoningen.

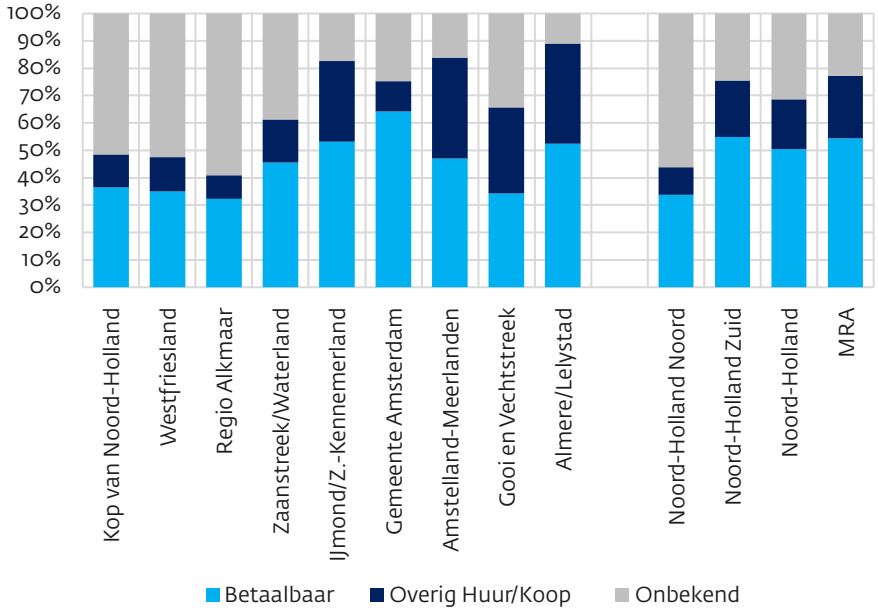
Figuur 9.2 toont de prijsklassen die de verschillende regio's hanteren bij het monitoren van de plancapaciteit. In alle regio's ligt de grens voor sociale huur op 808 euro. Voor middenhuur is de grens in de meeste regio's een huurprijs tussen de 808 en 1.000 euro. Betaalbare koop loopt in alle regio's tot 355 duizend euro.

Figuur 9.2: Prijsgrenzen betaalbaarheid per regio in 2023

Grenzen	Sociale huur	Middenhuur	Betaalbare koop
Kop van Noord-Holland	< €808	€808-€1.000	< €355
Westfriesland			
Regio Alkmaar			
Gemeente Purmerend		€808-€1.131	
Gemeente Zaanstad		€808-€1.000	
Overig Zaanstreek/Waterland			
Amstelland-Meerlanden			
Gemeente Amsterdam		€808-€1.175	
Gooi en Vechtstreek		€808-€1.000	
Almere/Lelystad		€808-€1.009	

Figuur 9.3 toont [illegible] voor woningen met een geplande oplevering in de periode [illegible] voor drie categorieën: Betaalbaar, Overig (dure huur of [illegible] Woondeals beschreven is het aandeel onbekend in met name in Noord-Holland Noord. Het aandeel geplande betaalbare woningen ligt daar op 34 procent en in Noord-Holland Zuid is dit 55 procent.

Figuur 9.3: Plancapaciteit met verwachte oplevering 2023-2030 naar prijsklasse



In figuur 9.4 is de resterende opgave per regio uit de woondeals berekend voor de betaalbare woningen. Dit is de opgave voor 2022-2030 minus de bruto groei in 2022. In de kolommen daarnaast staan per betaalbare categorie de bekende plancapaciteit 2023-2030. Zo heeft Noord-Holland-Noord een resterende opgave voor sociale huur van 10,5 duizend woningen en een plancapaciteit van 6,1 duizend woningen waarvan nu bekend is dat die binnen de sociale huur vallen. Dit geeft een verschil van ongeveer 4 duizend woningen. De verschillen voor middenhuur en betaalbare koop zijn beduidend kleiner.

Door het hoge aantal woningen in Noord-Holland Noord met een onbekende prijsklasse is nog niet te bepalen of het aandeel echt te laag ligt, of dat binnen de ontbrekende woningen nog sociale huur zit. De eerste stap is daarom het terugbrengen van het aandeel onbekend. In Noord-Holland Zuid lijkt voldoende plancapaciteit aanwezig voor sociale huur. Voor middenhuur ligt de bekende plancapaciteit rond de opgave, voor betaalbare koop is het verschil circa 3 duizend woningen.

Figuur 9.4: Bruto resterende opgave betaalbaar 2023-2030 en plancapaciteit prijsklasse bekend 2023-2030

Bruto resterende opgave betaalbaar	Sociale huur	Midden-huur	Betaalbare koop	Totaal betaalbaar
Kop van Noord-Holland	1.900	400	2.000	4.300
Westfriesland	3.300	700	3.500	7.500
Regio Alkmaar	5.300	1.200	5.500	12.000
IJmond/Zuid-Kennemerland	4.900	4.400	1.500	10.800
Zaanstreek/Waterland	4.300	3.900	1.300	9.500
Amstelland-Meerlanden	8.400	7.500	2.500	18.400
Amsterdam	18.200	16.400	5.400	40.000
Gooi en Vechtstreek	1.700	1.500	500	3.700
Almere/Lelystad	8.700	3.300	1.100	13.100
Noord-Holland Noord	**10.500**	**2.300**	**11.000**	**23.800**
Noord-Holland Zuid	**37.500**	**33.700**	**11.200**	**82.400**
Noord-Holland	**48.000**	**36.000**	**22.200**	**106.200**
MRA	**46.200**	**37.000**	**12.300**	**95.500**

Plancapaciteit prijsklasse bekend	Sociale huur	Midden-huur	Betaalbare koop	Totaal betaalbaar
Kop van Noord-Holland	1.600	300	1.800	3.700
Westfriesland	1.700	500	2.100	4.300
Regio Alkmaar	2.800	1.300	5.200	9.300
IJmond/Zuid-Kennemerland	8.300	2.700	1.900	12.900
Zaanstreek/Waterland	9.300	2.300	1.700	13.300
Amstelland-Meerlanden	14.300	2.300	2.300	18.900
Amsterdam	30.000	24.600	1.500	56.100
Gooi en Vechtstreek	1.600	600	700	2.900
Almere/Lelystad	8.900	6.700	1.000	16.600
Noord-Holland Noord	**6.100**	**2.100**	**9.100**	**17.300**
Noord-Holland Zuid	**63.500**	**32.500**	**8.100**	**104.100**
Noord-Holland	**69.600**	**34.600**	**17.200**	**121.400**
MRA	**72.400**	**39.200**	**9.100**	**120.700**

In figuur 9.5 is de resterende opgave procentueel afgezet tegen de beschikbare plancapaciteit. Het bekende aandeel sociaal ligt in Noord-Holland Noord vooralsnog op 58 procent van de doelstelling. Voor middenhuur en betaalbare koopwoningen liggen de percentages op 90 procent en 83 procent. Zoals beschreven maakt het hoge aandeel prijsklasse onbekend het lastig om aan te geven wat nu een gewenst percentage is. Bij plannen waar door gemeenten afspraken zijn gemaakt over de betaalbaarheid ligt het aandeel bekend waarschijnlijk hoger. Daarnaast kunnen plannen uitvallen of vertraging oplopen waardoor een zekere overplanning gewenst is. In Noord-Holland Zuid lijken de opgaven voor sociaal (170 procent) en middenhuur (97 procent) haalbaar o.b.v. de plancapaciteit. Het aandeel betaalbare koop ligt op 73 procent van de opgave. Met name de gemeente Amsterdam heeft een laag percentage betaalbare koopwoningen.

Uit de Woondealafspraken blijkt dat verschil zit tussen de opgave van gemeenten in de plancapaciteit en de cijfers van woningcorporaties over het aantal woningen in afgesproken plannen en ambitie. Hoewel een (beperkt) deel mogelijk door andere partijen wordt ingevuld, betekent dit in ieder geval dat er bij een deel van de plancapaciteit nog een opgave ligt om concrete afspraken te maken over het aandeel sociaal en/of middenhuur.

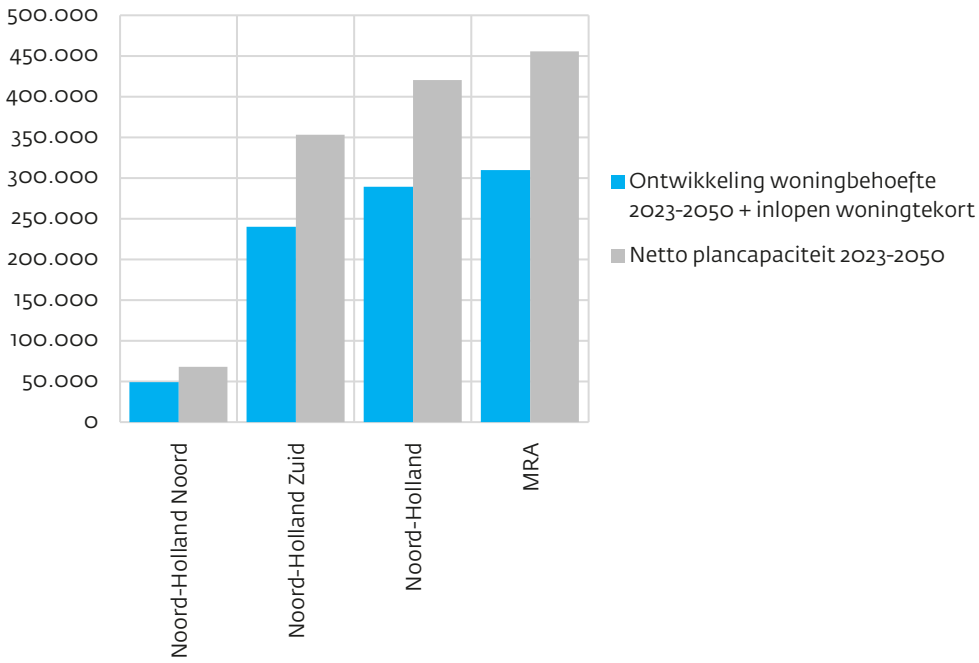
Figuur 9.5: % Resterende opgave betaalbaar t.o.v. plancapaciteit betaalbaar prijsklasse bekend 2023-2030

2023-2030	Sociale huur	Midden-huur	Betaalbare koop	Totaal betaalbaar
Kop van Noord-Holland	84%	71%	90%	86%
Westfriesland	51%	68%	61%	57%
Regio Alkmaar	53%	110%	94%	77%
IJmond/Zuid-Kennemerland	170%	61%	130%	120%
Zaanstreek/Waterland	215%	59%	131%	140%
Amstelland-Meerlanden	171%	31%	92%	103%
Amsterdam	166%	151%	28%	141%
Gooi en Vechtstreek	94%	39%	137%	77%
Almere/Lelystad	102%	206%	93%	127%
Noord-Holland Noord	**58%**	**90%**	**83%**	**73%**
Noord-Holland Zuid	**170%**	**97%**	**73%**	**127%**
Noord-Holland	**145%**	**96%**	**78%**	**114%**
MRA	**157%**	**106%**	**74%**	**127%**

Plancapaciteit t.o.v. de lange termijn bouwopgave

In figuur 9.6 is de indicatieve woningbouwopgave tot 2050 afgezet tegen de beschikbare plancapaciteit. De woningbouwopgave bestaat uit de groei van de woningbehoefte o.b.v. de Primosprognose 2023 en de benodigde woningen voor het terugbrengen van het woningtekort. Alle Woondealregio's hebben nu al voldoende woningbouwplannen voor de lange termijn.

Figuur 9.6: Groei woningbehoefte 2023-2050 (Primos 2023) en inlopen woningtekort t.o.v. plancapaciteit 2023-2050




bezoeker

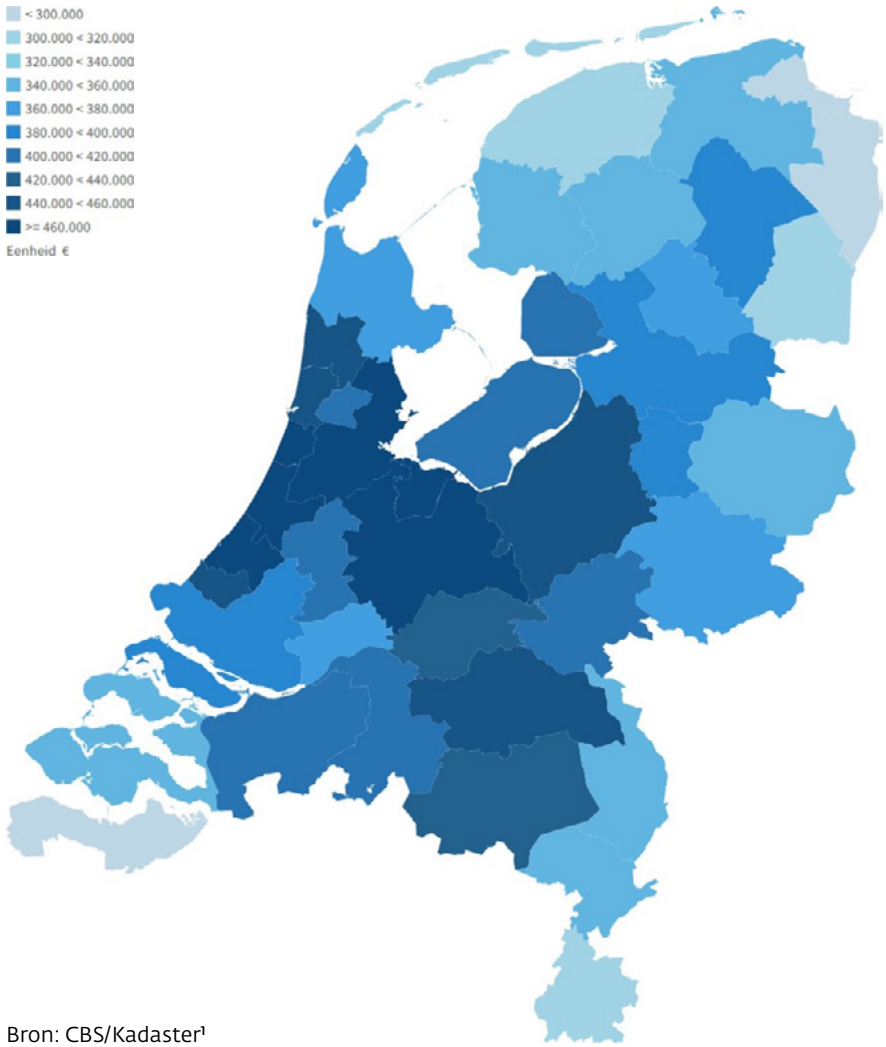
10 Marktontwikkelingen

In Noord-Holland steeg de gemiddelde verkoopprijs van woningen de afgelopen jaren explosief. Waar in het jaar 2000 gemiddeld nog ongeveer 200 duizend euro werd betaald voor een woning, is dat bedrag opgelopen tot bijna 540 duizend euro in 2022. Daarnaast valt op dat het prijsverschil tussen Noord-Holland en de rest van Nederland de laatste jaren is gestegen.

In 2022 waren de gemiddelde verkoopprijzen het hoogst in Noord-Holland en de provincie Utrecht, met respectievelijk bijna 537 duizend euro en 510 duizend euro. In Zeeland, Limburg en de noordelijke provincies lagen de prijzen met ongeveer 330 duizend euro het laagst. In de regio Zuid-Kennemerland, gevolgd door de regio's Gooi en Vechtstreek en Amsterdam, lagen de gemiddelde verkoopprijzen met ruim 600 duizend euro het hoogst in 2022. Dit waren ook de duurste regio's van Nederland. Omdat woningen in Amsterdam gemiddeld kleiner zijn, lagen de prijzen per vierkante meter hier hoger. De Kop van Noord-Holland had, met een gemiddelde koopsom van 339 duizend euro, het laagste prijsniveau van Noord-Holland.

Uit een analyse van de Nederlandse Bank (DNB) blijkt dat de financieringsruimte de belangrijkste drijfveer is voor huizenprijzen. Andere factoren, zoals de hoeveelheid nieuwbouw en het woningtekort, spelen veel minder een rol. Hoewel de woningbouwproductie zo nauwelijks invloed heeft op de huizenprijzen, draagt het structureel wel bij aan betere toegankelijkheid van de woningmarkt.

Figuur 10.1: Gemiddelde koopsom in 2022



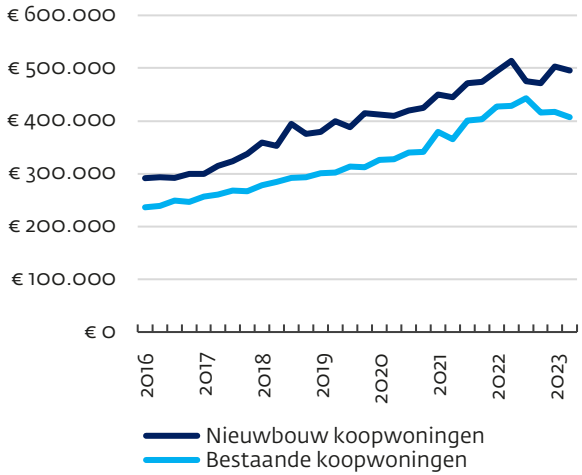
Bron: CBS/Kadaster[1]

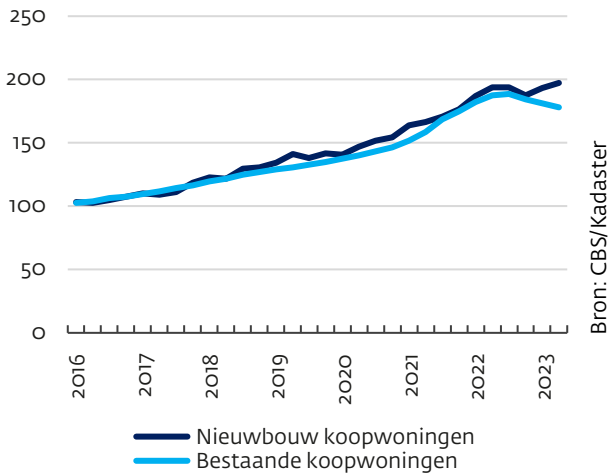
1 De NVM publiceert ook cijfers over de woningmarkt. De cijfers van de NVM en het CBS/Kadaster kunnen verschillen. Dat komt doordat de cijfers van de NVM zijn gebaseerd op de koopovereenkomsten van door NVM-makelaars verkochte woningen en het CBS en het Kadaster de prijsontwikkeling meten van alle bestaande koopwoningen in Nederland en

Omdat de gemiddelde verkoopprijs vertekend kan worden door het type woningen dat in de betreffende een peridode veel is verkocht, bijvoorbeeld hoofdzakelijk villa's of appartementen, is het belangrijk om voor de prijsontwikkeling om vooral naar de prijsindex te kijken. Deze index wordt gecorrigeerd voor de kenmerken van de verkochte woningen, waardoor een beeld ontstaat van de prijsontwikkeling van de complete woningvoorraad.

Sinds het jaar 2000 kende de prijsontwikkeling drie perioden: prijsstijging tot 2008, prijsdaling van 2009 tot 2013 en daarna een lange periode van prijsstijging. Sinds het derde kwartaal van 2022 is de prijsindex gedaald bij bestaande koopwoningen. Bij nieuwbouwwoningen valt op dat de gemiddelde transactieprijs licht is gedaald, terwijl de prijsindex is gestegen. Dit is te verklaren door de kwaliteitscorrectie in de prijsindex. De ontwikkeling van de gemiddelde transactieprijs neemt de ontwikkeling van zowel prijs als kwaliteit van verkochte woningen mee en de prijsindex geeft enkel het prijseffect weer.[2]

Figuur 10.2-10.3: Nederland: Gemiddelde verkoopprijs en prijsindex (2015=100) koopwoningen 2016-2e kwartaal 2023





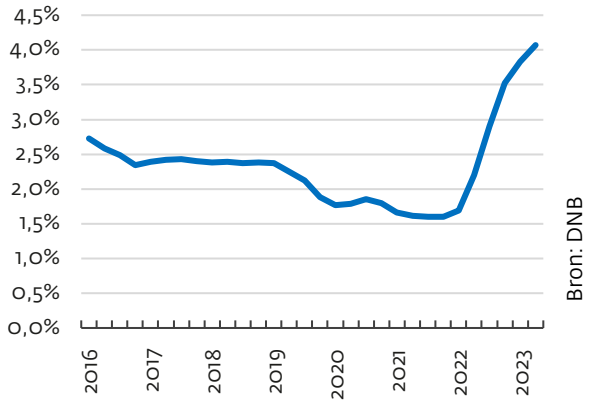
Sinds begin 2022 is, na een lange periode van daling, de hypotheekrente gestegen. Waar in 2021 bij nieuwe afgesloten hypotheken de vastgelegde rente gemiddeld 1,5 procent was, lag deze in het tweede kwartaal van 2023 op 4 procent, zie figuur 10.4. Dit betekent dat de kosten voor de aanschaf van een koopwoning flink zijn gestegen waardoor de financieringsruimte voor kopers is gedaald. Dit wordt gedempt door de loonstijging en de krappe arbeidsmarkt. De kans dat mensen hun baan verliezen en langere tijd werkloos raken is kleiner dan tijdens de financiële crisis, waardoor eventuele betaalachterstanden of gedwongen verhuizingen minder waarschijnlijk zijn.[3]

gebruikmaken van de koopakten die bij het Kadaster worden geregistreerd. In dit rapport zijn de cijfers van het CBS gebruikt.

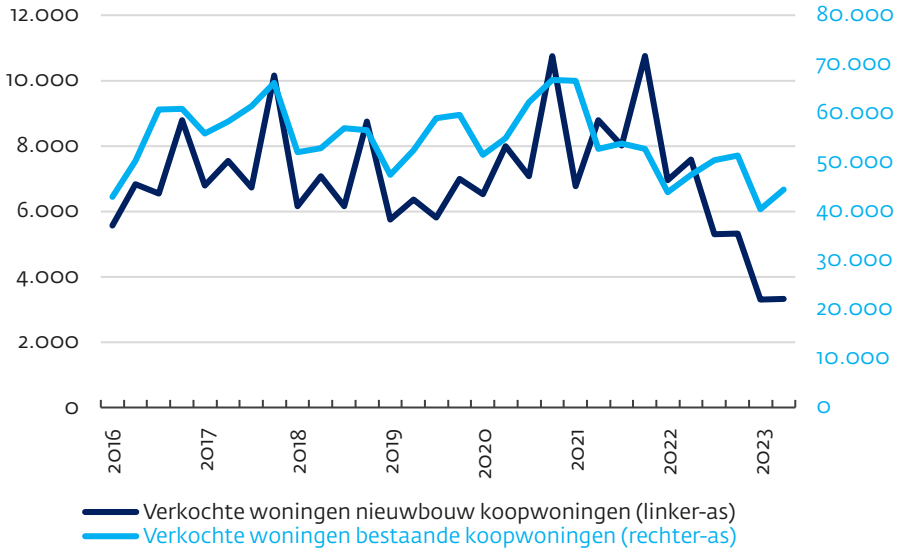
2 https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2023/40/aantal-verkochte-nieuwbouwwoningen-gehalveerd-in-tweede-kwartaal-van-2023

3 https://www.dnb.nl/publicaties/publicaties-onderzoek/analyse/financieringsruimte-en-huizenprijzen/

Figuur 10.4: Nederland: Gemiddelde rente % bij nieuw afgesloten hypotheken



Figuur 10.5: Nederland: Verkochte nieuwbouwkoopwoningen 2016-2e kwartaal 2023



Het aantal verkochte nieuwbouw koopwoningen is sinds 2022 sterk gedaald, zie figuur 10.5. De afgenomen financieringsruimte maakt het moeilijker om koopwoningen te financieren. De daling is bij nieuwbouwkoopwoningen groter dan bij bestaande koopwoningen. De gemiddelde verkoopprijs bij bestaande woningen ligt op 406,5 duizend euro terwijl dit bij nieuwbouw bijna 496 duizend euro is. Bij koopwoningen is de daling van de verkoop daarmee waarschijnlijk een belangrijke verklaring voor de daling van het aantal verleende bouwvergunningen.

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie
Provincie Noord-Holland
Directie BEL | Sector Onderzoek & Informatie

Fotografie
Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging
The Creative Hub - Canon

Haarlem, november 2023

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	14362
Extern Zaak ID	2189582
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 februari 2024
Agendapunt	9.a
Titel	Ontwikkelperspectief openbaar vervoer Noord-Holland Noord
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 februari 2024**

Toelichting

De concessie Noord-Holland Noord is van 2017 tot 2027 aanbesteed. Voor dit gebied verzorgt Connexxion het busvervoer en de ontwikkeling van het lijnennet. Al voor COVID19 stond de concessie onder druk qua reizigersontwikkelingen. In 2021 is daarom geconcludeerd dat het goed zou zijn om samen met alle partijen (Connexxion, NS, gemeenten en Provincie) te kijken naar mogelijkheden om de kwaliteit van het OV te verbeteren. Afgelopen twee jaar is samen gewerkt aan een ontwikkelperspectief voor het openbaar vervoer in het gebied. Hierin worden uitgangspunten en acties beschreven die de kwaliteit van het openbaar vervoerssysteem in Noord-Holland Noord moeten verbeteren.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon
J.L. Wijkhuizen
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144659
wijkhuizenj@noord-holland.nl

Verzenddatum
24 JAN. 2024

Kenmerk
2189582/2189585

Uw kenmerk
n.v.t.

Betreft: Ontwikkelperspectief Openbaar Vervoer Noord-Holland Noord

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het besluit van ons College over het vaststellen van het Ontwikkelperspectief voor het Openbaar Vervoer in Noord-Holland Noord en verzoeken u dit perspectief ter bespreking te agenderen in de commissie Ruimte, aangezien dit perspectief aansluit bij de conceptvisie Publieke Mobiliteit, die 15 januari jongstleden werd behandeld.

Aanleiding
De provincie heeft een grote verantwoordelijkheid op het gebied van regionale mobiliteit. In het Coalitieakkoord 2023-2027 'Verbindend vooruit!' geeft de provincie aan dat openbaar vervoer belangrijk is voor inwoners in het landelijk én stedelijk gebied. Goed openbaar vervoer biedt antwoord op tal van opgaven waar de provincie voor staat. Zo is het cruciaal om de 240.000 extra woningen te kunnen realiseren tot 2030. Het openbaar vervoer zorgt met bereikbaarheid van grote woon-, werk en onderwijsclusters ook voor een goed vestigingsklimaat. We leveren met zero emissie openbaar vervoer een zichtbare bijdrage aan de klimaatdoelstellingen en aan de reductiedoelstellingen voor de stikstofuitstoot. Met openbaar vervoer kunnen grote groepen reizigers efficiënt verplaatst worden, waarmee er ruimte over blijft voor een aantrekkelijke leefomgeving met meer groen. De provincie zet daarom in op beter en betaalbaar openbaar vervoer.

Met het Ontwikkelperspectief OV Noord-Holland Noord worden maatregelen voorgesteld die nodig zijn om een betrouwbaar ov-systeem te kunnen blijven bieden. Het zijn eerste netwerkoptimalisaties onder het motto 'Niet meer, maar beter OV'. Goed en betaalbaar openbaar vervoer is essentieel om Noord-Holland ook in de toekomst bereikbaar te houden. We naar streven naar een gelaagd netwerk: naadloos met elkaar verbonden, met goede en veilige overstapmogelijkheden. Het spoor en hoogwaardige snelle busverbindingen vormen de ruggengraat van het netwerk. Via transferia, hubs en knooppunten gaat het netwerk

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

over in een fijn vertakt systeem met voldoende capaciteit en kwaliteit, ook gelet op de woningbouwopgave. Dat kan via de bus, kleinere vormen van vervoer en in de toekomst ook via deelmobiliteit.

Dit perspectief is ontwikkeld samen met NS, Transdev en inliggende gemeenten. Het perspectief is opgesteld in het kader van een herijking van de lopende concessie Noord-Holland Noord, welke eens per 3 jaar wordt gedaan. Een conceptvisie Publieke Mobiliteit waarover u eerder bent geïnformeerd in uw Commissie Ruimte op 15 januari jl. dient straks als basis voor de nieuwe aanbestedingen De uitwerking van dit Ontwikkelperspectief en van de concept-visie Publieke Mobiliteit hebben (zoals aangekondigd in commissie van 20 februari 2022) parallel plaatsgevonden. Enkele verbeteringen, zoals de ontwikkeling van HUB's, en het creëren van een duidelijke ruggengraat voor het OV netwerk zijn uit de Visie zijn meegenomen in het Ontwikkelperspectief.

Gezamenlijk Ontwikkelperspectief Openbaar Vervoer NHN
In de zomer van 2022 spraken Transdev, NS en de Provincie elkaar voor het eerst over de ontwikkeling van het openbaar vervoer in Noord-Holland Noord. Gezamenlijk is afgesproken om te kijken hoe het OV in Noord-Holland verbeterd zou kunnen worden door het OV meer als één systeem te zien. Vanuit dit gesprek is een samenwerking ontstaan, die samen met gemeenten heeft geleid tot een Ontwikkelperspectief met een actieagenda voor het OV in Noord-Holland Noord.

Netwerkoptimalisaties en een Actieagenda
Afgelopen jaar is met alle partners een analyse gemaakt van het huidige OV in Noord-Holland Noord en is gekeken in hoeverre dit aansluit bij de behoefte. Deze exercitie was vooral data gedreven. Uit deze analyse zijn vijf voorname lessen getrokken (zie hieronder):



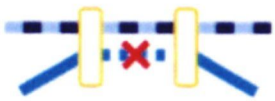
Binnen 2 km van het station nadruk op fiets



Integrale reis verbeteren door het ontwikkelen van (kleinschalige) mobiliteitshubs



Grote reizigersstromen naar stations beter bedienen



Parallelliteit tussen trein en bus reduceren



Capaciteit op maat inzetten

Vanuit deze lessen zijn in gezamenlijkheid ideeën benoemd voor verbetering van het OV product in Noord-Holland Noord. Deze ideeën zijn vervolgens alle getoetst en besproken met de partners en verwerkt op verschillende manieren. Een groot deel heeft tot concrete verbetervoorstellen geleid voor de dienstregeling in Noord-Holland Noord. Dit heeft geleid tot een hele reeks verbetervoorstellen voor de dienstregeling 2024 (zie bijlage). Op 21 juli 2024 gaat in Noord-Holland Noord deze nieuwe dienstregeling in. Een twaalftal nieuwe lijnen wordt toegevoegd. Een 26 tal buslijnen vervalt of wijzigt/ wordt omgenummerd. Veel ideeën hebben een uitwerking kunnen krijgen in de dienstregeling.

Een zorgvuldige communicatie rondom de voorstellen is van belang om de reiziger goed te blijven informeren. Het gaat hierbij om fysieke aanpassingen (zoals het aanleggen nieuwe bushaltes en het opheffen van een aantal bushaltes). Van een heel aantal lijnen maken scholieren gebruik. Het merendeel is met de nieuwe dienstregeling sneller op school. Sommige scholieren moeten daarvoor halverwege overstappen op de trein, waardoor de reis wel meer gaat kosten. In een zeer beperkt aantal gevallen wordt de reistijd langer of is de bushalte verder weg. Samen met de scholen en de ouders bekijkt de provincie de komende maanden of hier maatwerkoplossingen nodig zijn. Gedacht wordt aan een compensatieregeling.

Naast alle maatregelen die een plek hebben kunnen krijgen in het vervoerplan 2024 zijn er ook nog een aantal acties die meer uitwerking vragen voordat die tot implementatie kunnen leiden. Vandaar dat bij het Ontwikkelperspectief ook een actieagenda is toegevoegd. Hierin staan een 16-tal acties, waar samen met vervoerders en gemeenten aan gewerkt zal worden. Inzet hierbij is dat ook deze acties op termijn een plek kunnen krijgen in de concessie. Twee voorname speerpunten hierin zijn de ontwikkeling van HUB's en het OV meer als één systeem benaderen.

Tot slot

Met de wijzigingen is de inzet om tot een toekomstbestendig OV systeem te komen en weer groei in de reizigersaantallen te zien. De komende periode wordt aan verschillende acties gewerkt om de concessie te blijven ontwikkelen. De resultaten van deze acties en de voorbereiding van de nieuwe aanbesteding zal de komende periode met u gedeeld worden.

Met deze herijking van de dienstregeling wordt een belangrijke stap gezet in het verbeteren van het OV aanbod in Noord-Holland Noord. Omdat het openbaar vervoer grote maatschappelijke opgave mogelijk maakt!

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

- Ontwikkelperspectief Openbaar Vervoer Noord-Holland Noord
- Vervoerplan Noord-Holland Noord



Ontwikkelperspectief

OV Noord-Holland Noord

2024

Provincie Noord-Holland

Inhoud

Voorwoord 3

Samenvatting 4

Inleiding 5

De mobiliteit in Noord-Holland Noord 7
- Toekomstige ontwikkelingen 7
- Ontwikkelingen Spoor 8
- Inzichten in het gebruik 8

Een ander perspectief voor de reiziger: Het beeld tot 2028 10
- Zoektocht naar een betere bereikbaarheid voor alle inwoners van Noord-Holland Noord 10

Actieagenda 13

➔ Voorwoord

Dit is het Ontwikkelperspectief OV Noord-Holland Noord. Noord-Holland Noord bestaat uit de bestuurlijke regio's de Kop van Noord-Holland, West-Friesland en Alkmaar. Het openbaar vervoer staat onder druk. Corona heeft het reisgedrag van mensen veranderd. Dit is in de zomer van 2022 het startsein geweest om als drie partners, Transdev, NS en de provincie Noord-Holland, te kijken hoe we het openbaar vervoer in Noord-Holland Noord als één mobiliteitssysteem kunnen verbeteren. Niet per definitie méér openbaar vervoer, maar beter. Hiermee willen we de duurzame bereikbaarheid en mobiliteit in Noord-Holland Noord bevorderen.

Er is voor een bottom-up aanpak gekozen. Het reisgedrag van de reiziger is geanalyseerd en gecombineerd met de ontwikkelingen op het gebied van woningbouw, arbeidsplaatsen en de mobiliteitsvraag. Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit gaan immers hand in hand. Die inzichten zijn gebruikt om het openbaar vervoer netwerk vorm te geven. Dat hield ook in dat de drie partijen over hun eigen grenzen heen moesten kijken om samen een zo'n goed mogelijk openbaar vervoersysteem te realiseren. Op sommige momenten en trajecten is de trein het logische vervoersmiddel, op andere momenten is dat de bus.

Deze nieuwe manier van kijken naar ons eigen openbaar vervoersysteem zorgde voor het inzicht dat er een nieuwe algehele visie vanuit de provincie op het mobiliteitssysteem moet komen. Een visie naar de bredere context van mobiliteit in Noord-Holland Noord, waar ons openbaar vervoer deel van uit maakt. Dit is uiteindelijk de visie Publieke Mobiliteit geworden. Deze visie en het Ontwikkelperspectief zijn twee afzonderlijke documenten. De visie is van toepassing op de gehele provincie en is breder dan alleen het openbaar vervoer, terwijl het Ontwikkelperspectief concreter ingaat op Noord-Holland Noord. De ideeën en de richting van beide documenten zijn in lijn met elkaar.

Het Ontwikkelperspectief is een product geworden waar de drie partijen hard aan hebben gewerkt. De gemeenten zijn ook betrokken geweest. Zij hebben in meerdere sessies hun visie, ideeën en wensen voor Noord-Holland Noord kunnen delen, en daar is dankbaar gebruik van gemaakt.

Het Ontwikkelperspectief start met de situatie van Noord-Holland Noord. Het gaat daarna in op de ontwikkelingen die we zien op het gebied van woningbouw, arbeidsplaatsen en mobiliteitsgroei. Vervolgens wordt het perspectief geschetst. Het wordt afgesloten met een overzicht van de acties die de komende jaren opgepakt worden om de inwoners en de reizigers in Noord-Holland Noord een beter OV-product te geven.

Dit Ontwikkelperspectief is dan ook niet het eindpunt voor Noord-Holland Noord. De acties die genoemd worden zullen ongetwijfeld opgevolgd worden met nieuwe ontwikkelingen. We hopen en verwachten het ingezette pad van gezamenlijkheid voort te zetten, om zo samen onze inwoners en reizigers een zo'n goed mogelijke reis per openbaar vervoer aan te kunnen bieden.

Jeroen Olthof
Gedeputeerde Provincie Noord-Holland

Irma Winkenius
Regiodirecteur Randstad Noord, Nederlandse Spoorwegen

Erik van Essen
Regiodirecteur Transdev

➔ Samenvatting

De provincie Noord-Holland heeft de ambitie om een optimaal openbaar vervoersysteem te ontwikkelen in Noord-Holland Noord. De bezetting van busvervoer kent twee traditionele spitspieken, waarbij de middagpiek al vroeg begint, vanaf 14 uur, vanwege het hoge aandeel scholieren. Buiten de spits is het vervoersaanbod beperkt en het op het huidig niveau voortzetten lijkt daarmee geen duurzame werkwijze. Voor NS wordt Noord-Holland gekenmerkt door de eenzijdige vervoersvraag. Het ontbreken van een tegenspits zorgt ervoor dat vraag en aanbod niet in balans is. Treinen rijden vanuit Noord-Holland Noord vol naar de Metropool Regio Amsterdam (MRA) en relatief leeg terug. In middagspits vice versa. Door het mobiliteitssysteem beter in te richten naar de vervoersvraag moet er een toekomstbestendig aanbod ontstaan, waarmee de kwaliteit van het openbaar vervoer in Noord-Holland Noord verbetert en de maatschappelijke functie behouden kan blijven.

Toekomstige ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en arbeidsplaatsen voorspellen nog wel een toename van de mobiliteitsvraag, met name van en naar de MRA. Hieruit voortvloeiend worden verkeersopstoppingen voorzien, vooral in de regio's Hoorn en Alkmaar richting het zuiden van de provincie. Hierin zijn de A7 en A9 grote bottlenecks, waarvan de verwachting is dat verdere verbetering van het hoofdwegennet niet aan de orde is. Dit biedt kansen om te investeren in duurzame mobiliteitsoplossingen, zoals het openbaar vervoer, waarbij het spoor een snelle verbinding kan bieden die concurreert met de automobiliteit. Binnen Noord-Holland Noord is het zeer moeilijk om met het OV te concurreren met de auto, omdat binnen de regio het wegennet niet structureel overbelast is.

De provincie streeft naar een integraal vervoerssysteem, waarbij openbaar vervoer, het gebruik van de fiets en andere vervoerswijzen samen functioneren als één systeem, één keten. Analyse van OV-chipkaartgegevens laat zien dat binnen het OV het treingebruik de overhand heeft in Noord-Holland Noord. Treinen en bussen maken onderdeel uit van de ketenreis, maar de wisselwerking tussen beide systemen kan verder worden verbeterd.

Op basis van een aantal onderzoeken en analyses zijn er een aantal (beleids)principes opgesteld, die leidend worden binnen het OV-systeem van NHN:

Het uiteindelijke doel is het verwezenlijken van een toekomstbestendig openbaar vervoersysteem dat voldoet aan de uiteenlopende behoeften van de reizigers in Noord-Holland Noord. Dit document gaat dieper in op de verschillende onderbouwingen, voorbeelden en acties om dit te realiseren.



Binnen 2 km van het station nadruk op fiets



Integrale reis verbeteren door het ontwikkelen van (kleinschalige) mobiliteitshubs



Grote reizigersstromen naar stations beter bedienen



Parallelliteit tussen trein en bus reduceren



Capaciteit op maat inzetten

➔ Inleiding

Dit is het Ontwikkelperspectief Openbaar Vervoer voor Noord-Holland Noord. Samen met de vervoerders die in dit gebied de reizigers vervoeren is gekeken welk perspectief te schetsen is voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer in dit deel van de provincie. Een gebied dat zich kenmerkt door haar landelijke karakter, haar ruimte en haar rust. Een gebied met historische steden als Alkmaar, Hoorn en Den Helder. Gemeenten in ontwikkeling, zoals Dijk en Waard, toeristische trekpleister Texel en een gebied met een grote sociale samenhang, wat we zien in de vele buurtbusverenigingen en andere vrijwilligersinitiatieven.

De provincie heeft samen met de Nederlandse Spoorwegen en Connexxion gekeken hoe het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief voor de auto kan bieden, omdat we zien dat het OV, ook in het noorden van de provincie, een bijdrage kan leveren aan de bereikbaarheid en de leefbaarheid in het gebied en het OV een duurzame vorm van mobiliteit is.

Tegelijkertijd is het beeld dat naar voren komt, wat openbaar vervoer betreft, niet zonder meer rooskleurig. De corona-pandemie heeft haar sporen achtergelaten. Er zitten op dit moment landelijk ongeveer 85% van de reizigers in het OV dan pre-corona. Het reisgedrag is na corona blijvend veranderd. Met name de woensdag en vrijdag kennen minder OV-reizigers, terwijl de dinsdag- en donderdagochtend drukker is dan voor corona. In het weekend tikt het reizigersaantal juist al niveaus aan van voor corona. Zowel Connexxion als NS speelt hier op in met aanpassing in de dienstregeling. Kijkend naar de inzet van beschikbare middelen en de verwachte reizigersgroei, heeft NS de keuze gemaakt om de uitbreidingen in 2024 vooral door te voeren op de trajecten waar zoveel mogelijk reizigers van de verbeteringen kunnen profiteren en frequenties op trajecten te verlagen waar de reizigersvraag dat rechtvaardigt.

Noord-Holland staat voor grote transitieopgaven op het gebied van mobiliteit, woningbouw, klimaat, stikstof en economisch en sociale ontwikkeling. Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit moeten hierbij hand in hand gaan. We zien de benodigde mobiliteitstransitie slagen daar waar we samen werken aan en investeren in de deur-tot-deurreis, het realiseren van woningbouw en werkgelegenheid nabij OV-Knooppunten en bijpassend gemeentelijk parkeerbeleid. Dit draagt tevens bij aan het creëren van een *tegenspits* in Noord-Holland Noord.Een andere opzet is nodig om perspectief te bieden aan de inwoners van Noord-Holland Noord om er samen voor te zorgen dat het openbaar vervoer toereikend blijft en passend is.

Medio 2022 is daarom gestart met een traject om te kijken naar het openbaar vervoersysteem in Noord-Holland Noord. Er is samen met de NS en Transdev/Connexxion een ambtelijke werkgroep gevormd, die op meerdere momenten de gemeenten en reizigersorganisaties van NHN hebben betrokken, om tot een 'nieuw' Noord-Holland Noord te komen. Een Noord-Holland Noord met niet méér OV, maar beter OV. Kern van de exercitie hierin is geweest om vanuit de data te analyseren hoe het vervoerssysteem op dit moment functioneert en hoe we verwachten dat de belangrijkste reizigersstromen zich gaan ontwikkelen op het moment dat we kijken naar de toekomst. Hiervoor zijn alle ontwikkellocaties in beeld gebracht en zijn ook nieuwe reizigersstromen bekeken. Door goed naar huidige en toekomstige reizigersstromen te kijken is vervolgens nagedacht over kansen en/of verbeteringen.

Alles mocht ter discussie worden gesteld. Ja, we weten van de Omgevingsvisie en het Regionale OV Toekomstbeeld (ROVT). En ja, we weten van het Perspectief Mobiliteit en de Stedelijke Programma's vanuit Bereikbare Steden. Allemaal zeer nuttige en belangrijke beleidsdocumenten. Maar laten we eerst kijken naar het reisgedrag van de inwoners van NHN en de reizigers die naar NHN toekomen. Niet alleen met het openbaar vervoer, maar de gehele mobiliteit. Laten we dat daarna koppelen aan de ontwikkelingen die we zien in het gebied, om zo tot een toekomstvast OV-netwerk te komen dat we de komende jaren kunnen laten groeien, en zo de inwoners van Noord-Holland een zo'n goed mogelijk product kunnen bieden.

Toekomstbestendig openbaar vervoer in Noord-Holland Noord. Een openbaar vervoersysteem dat in lijn is met de provinciale beleidsinzet, waarin het openbaar vervoer een grotere rol krijgt op specifieke relaties, met name van en naar de Metropool Regio Amsterdam (MRA), Alkmaar en Hoorn. Een systeem waarin een grotere rol voor de (elektrische) fiets is voorzien, en waar de deur-tot-deurreis optimaal wordt benut. Een systeem waar iedere inwoner van Noord-Holland Noord gebruik van kan blijven maken en er aandacht is voor het beschikbaar blijven van voorzieningen. Maar ook een concessie die financieel robuust en aantrekkelijk is. En dat alles met een gelijkblijvend budget, waarin kostenstijgingen, groei en krimp moeten passen. Kortom, de ambities zijn groot.

Deze ambities zijn ook niet aankomend jaar gerealiseerd, maar een deel ook wel. U vindt in dit document de richting van het openbaar vervoer in Noord-Holland Noord voor de komende jaren, in ieder geval tot het einde van de concessie in 2028. Maar we hopen hiermee ook de basis te leggen voor het openbaar vervoer in de volgende concessie en voor onze lange termijnvisie. Om de ambities de komende jaren verder te brengen is in hoofdstuk 4 ook een actieagenda opgesteld.

Daarnaast zijn maatregelen naar voren gekomen die aankomend jaar al doorgevoerd worden. Deze zijn verder verwerkt in een nieuw vervoerplan van Connexxion, dat al vanaf juli 2024 in zou moeten gaan. De afzonderlijke maatregelen, een twintigtal, staan omschreven in een apart document, namelijk het Vervoerplan 2024 OV-concessie Noord-Holland Noord, opgesteld door Connexxion. Dit product kent een eigen besluitvormingstraject, met verplicht adviesrecht conform de wet personenvervoer 2000. De principes waarop deze maatregelen zijn uitgewerkt, worden omschreven in dit ontwikkelperspectief. Het perspectief is er dus niet alleen voor de toekomst, maar heeft meteen concrete handvatten kunnen leveren om het OV-product in Noord-Holland Noord te kunnen verbeteren.



➔ De mobiliteit in Noord-Holland Noord

De provincie Noord-Holland is als concessieverlener verantwoordelijk voor de busconcessie Noord-Holland Noord. Een gebied dat zich strekt van Egmond aan Zee tot en met Enkhuizen en van Castricum tot en met Texel. De Nederlandse Spoorwegen voeren de HRN(hoofdrailnet)-concessie uit. Het betreft de spoorcorridors Helderse lijn, Hoornse lijn en West-Friese lijn. Het gebied wordt gekenmerkt door een aantal grotere steden in een verder minder dichtbevolkt gebied met dorpen. Hierdoor is de nabijheid van voorzieningen soms lager dan in dichtbevolktere gebieden. De provincie heeft als doel de bereikbaarheid van al haar inwoners op een goed niveau te krijgen en te houden. Daarbij is het aanbod van openbaar vervoer, naast de fiets en lopen, het (duurzame) alternatief voor de privéauto.

Naast het openbaar vervoer als basisvoorziening, zijn er twee belangrijke soorten stromen te herkennen in het gebruik in Noord-Holland Noord. De eerste stroom wordt gevormd door de forensen en studenten die zich 's ochtends richting de Randstad verplaatsen en in de namiddag weer terugkomen. De andere groep grootgebruikers van het openbaar vervoer in Noord-Holland Noord zijn de scholieren. Deze verplaatsen zich met name binnen de grenzen van Noord-Holland Noord in de ochtendspits en iets vóór de avondspits. Hoewel deze stromen zorgen voor een goede bezetting van het materieel (of openbaar vervoer), in (en rondom) de spitsperioden, is de bezetting op andere momenten van de dag beperkter.

Tel daar de beperktere (structureel aangepast reisgedrag over de week) vervoersvraag na de coronapandemie bij op en je komt uit op een concessie in onder druk. Op de manier doorgaan zoals dat de afgelopen jaren ging, is geen duurzame werkwijze. Er moet een kwaliteitssprong worden gemaakt en worden ingespeeld worden op de veranderde vraag. Om de kwaliteit van het openbaar vervoer in Noord-Holland Noord te verbeteren, moet er gekeken worden naar nieuwe ideeën die beter passen bij de vervoersvraag. Ideeën die soms buiten de gebaande paden van het concessiebesluit moeten kunnen treden.

De mobiliteit in Noord-Holland Noord zal, net als in de rest van de provincie, uitzicht moeten hebben op een duurzame toekomst. De te realiseren woningen in het gebied zullen zorgen voor een groei in de reisbehoefte. Als provincie nemen wij in nieuwe ontwikkelingen duurzaamheid en kwaliteit van de leefomgeving mee als doelstellingen. Het stimuleren van het openbaar vervoer en andere duurzame vormen van mobiliteit als alternatief voor de privéauto zal daar een grote rol in spelen. Het creëren van een visie op dit duurzame mobiliteitssysteem doen wij via dit Ontwikkelperspectief Openbaar Vervoer Noord-Holland Noord. Aan de hand van onze beleidsdoelstellingen, beschikbare gegevens en (innovatieve) expertise van onze partners doen wij hier verbetervoorstellen die moeten leiden tot een integraal en duurzaam mobiliteitssysteem.

Toekomstige ontwikkelingen

Mobiliteit kent een sterke relatie met woningbouw en de arbeidsplaatsen. Mensen moeten vanuit hun woning naar hun werk, en weer terug. Movares heeft in opdracht van de provincie onderzocht wat de groei, dan wel de afname is van het aantal bewegingen tussen gemeenten op basis van de verwachte woningbouwplannen en de verwachte ontwikkeling qua arbeidsplaatsen in 2030 en 2040. Dit onderzoek splitst de bewegingen op in auto- en openbaar vervoergebruik. Het verkeer in Noord-Holland Noord kenmerkt zich door een typische spitsenpendel tussen de regio en de MRA. Het aantal huishoudens in Noord-Holland Noord groeit naar verwachting in de periode tot 2030 gemiddeld met 6% en tot 2040 met 11%. Tegelijkertijd blijft het aantal arbeidsplaatsen in de regio ongeveer gelijk. Dat de groei van huishoudens niet in dezelfde regio plaatsvindt als de groei in arbeidsplaatsen leidt tot meer verkeersbewegingen; mensen moeten immers van en naar het werk dat zich in een andere regio bevindt.

De gegevens laten zien dat de mobiliteit in Noord-Holland Noord tot 2030 en 2040 flink groeit. De regio's Hoorn en Alkmaar laten een toename zien van verkeerscongestie. Er worden in 2030 28 drukke wegvakken voorzien. Op de A7 en de A9 nemen de huidige doorstromingsproblemen naar het zuiden toe, terwijl de andere knelpunten zich vooral in en rondom Alkmaar beperken. In 2040 komen daar nog 11 knelpunten bij, onder anderen op de N194, N243 en N246.

De onderstaande twee kaarten zijn visuele weergaven van de toename van de verkeerscongesties in 2030 en 2040. De kaarten laten een forse toename zien in de verkeersbewegingen in Noord-Holland Noord, met name van en naar de MRA. Deze verwachte toename in mobiliteitsvraag biedt kansen om op deze verbindingen in te zetten om duurzame vormen van mobiliteit, zoals het openbaar vervoer, met de fiets als essentieel onderdeel van de ketenreis.



Boven: 2030, onder: 2040.



Ontwikkelingen Spoor

Vanuit de regio wordt reeds samengewerkt aan de ontwikkeling van de Zaanlijn samen met NS en de provincie. Hier gaat het met name om de knooppuntontwikkeling rondom de stations. Tegelijk is er een tracébesluit genomen voor de ontwikkeling van de PHS corridor Alkmaar-Amsterdam, waardoor volgens planning vanaf 2029 de infrastructuur gereed is om meer intercity's te kunnen rijden tussen Amsterdam en Alkmaar. Dit biedt kansen voor de verdere ontwikkeling van het OV in de regio. Ook voor de spoorcorridors Helderse lijn, Hoornse lijn en Westfriese lijn wordt er aan de hand van de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland gewerkt aan verschillende actieprogramma's.



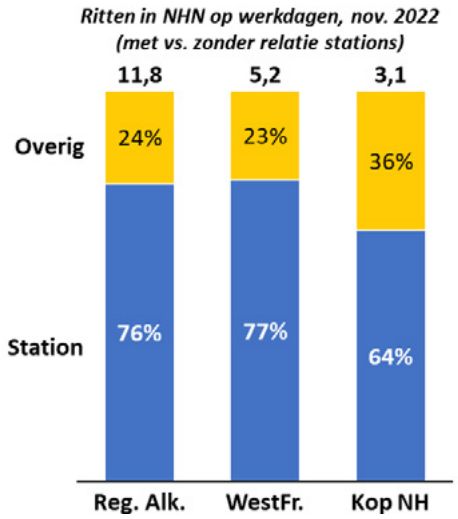
Inzichten in het gebruik

Om een integraal beeld van het huidige gebruik van het openbaar vervoer te krijgen heeft de provincie Noord-Holland namens de vervoerders die in NHN actief zijn een aanvraag ingediend bij Translink, de organisatie die de data van de OV-chipkaart verwerkt. Door deze aanvraag is er inzicht worden verkregen in het volledige reisgedrag van reizigers, zowel van trein- als busreizen. Van herkomst, naar overstap en bestemming, ongeacht welke vervoerders erbij betrokken zijn. De gehele ketenreis komt hiermee beter in beeld, al worden kleine reisrelaties niet exact weergegeven vanwege privacyoverwegingen vanuit Translink. Goudappel heeft de opdracht gekregen om uit de door Translink geleverde data nieuwe inzichten voor verbetering van het openbaarvervoerssysteem te halen.

In de analyse van de OV-chipkaartdata is te zien dat in het openbaar vervoer in Noord-Holland Noord het gebruik van de trein overheersend is. Van alle OV-reizen van, naar en binnen NHN tijdens de onderzoeksperiode is 69% alleen met de trein. In het voor- of natransport is geen andere vorm van OV gebruikt, maar bijvoorbeeld gelopen of gefietst naar het station. Bij 19% van de reizen is alleen gebruik gemaakt van

de bus en in 12% van de gevallen is een combinatie van trein en bus gemaakt. Deze cijfers laten de mate van samenhang van het netwerk tussen de bus en de trein zien, die al sterk aanwezig is, maar ook nog verbeterd kan worden. Door een goede bediening van de grote reizigersstromen in de bus naar het station wordt duurzaam reizen over langere afstanden gestimuleerd.

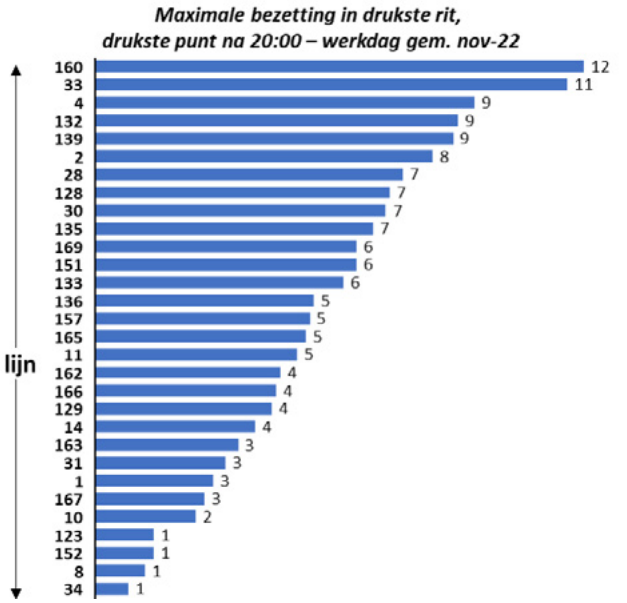
Station is belangrijk onderdeel van de busreis



Verder is te zien dat vanaf bushaltes in een straal van ongeveer 2 kilometer van het station minder reizigers naar het station gaan. Dit komt waarschijnlijk omdat deze afstand wordt beschouwd als een goed haalbare fietsafstand. Met goede fietsvoorzieningen bij het station is daarmee een makkelijk en flexibel alternatief voor de bus gevonden voor de korte afstand. Buiten de straal van 2 kilometer is de meerwaarde van een buslijn groter. Dit komt overeen met een rapport van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) uit 2018.

Dankzij veel haltes en relatief lage snelheden in de stad zijn buslijnen in stedelijk gebied qua reistijd vaak minder gunstig dan de auto of de fiets. Om aantrekkelijker te zijn, is het daarom goed om te kijken op welke manier de bus op een snellere manier in de vervoersvraag richting een station kan voorzien.

In avond lage bezetting op alle lijnen in NHN



De bezettingsgraad van een aantal lijnen in Noord-Holland Noord is gemiddeld vrij laag, vooral buiten de spits. In sommige gevallen zelfs dermate laag dat ook op de drukste momenten er met een kleinere bus gereden had kunnen worden. Dat levert besparingen op, die ingezet kunnen worden om bijvoorbeeld de frequentie van rijden te verhogen. Hiermee wordt een verbeterd aanbod gecreëerd, terwijl de functie behouden blijft. Er zijn een aantal trajecten waar zowel de bus als de trein een verbindende functie hebben. Hier rijden bus en trein (vrijwel) parallel aan elkaar en 'concurreren' zo direct met elkaar. Het is interessant om te onderzoeken op welke wijze een soepele overstap van of naar de trein kan bijdragen aan de kwaliteit van het vervoersaanbod.

➔ Een ander perspectief voor de reiziger: Het beeld tot 2028

De data leert ons dat de stations de belangrijkste bestemmingen zijn. De eerste twee grote reizigersstromen die naar voren zijn gekomen zijn 1. de forensen en studenten richting de MRA brengen en 2. scholieren naar school. Het ligt daarom voor de hand om voor deze groep reizigers snelle verbindingen richting het station te geven, waarop zij snel hun reis kunnen vervolgen richting de MRA. De ketenreis wordt hiermee geoptimaliseerd. Het OV als product wordt daarmee voor deze reizigersstroom, de grootste reizigersstroom, aantrekkelijker. Er ligt de kans om lijnen te strekken in stedelijk gebied, conform de conclusies vanuit de Translink analyse en het Perspectief Mobiliteit. Bussen zijn daarmee sneller op belangrijke locaties, wat rijtijdwinst oplevert voor de reiziger.

Korte afstanden in stedelijk gebied zullen meer worden aangedaan met de fiets. Dit komt ook naar voren vanuit de cijfers. Het aantal in- en uitstappers bij buslijnen richting het station is in de eerste twee kilometer significant lager. Het komt natuurlijk ook voor, dat een buslijn na het station nog verder reist. Dan combineert een bus vaak twee reizigersstromen. Op sommige plekken liggen er duidelijke kansen om de bus in de laatste twee kilometer sneller en directer naar het station te krijgen.

Alle analyses en de beleidsmatige invulling vertalen zich in een vijftal principes:

1. **Binnen een straal van 2 km rondom treinstations komt er meer nadruk op fiets en minder op OV.** Reizigers die wonen en werken nabij treinstations worden geacht vaker te lopen en te fietsen, met uitzondering voor mensen met een beperking (dit vergt maatwerk). Dit zorgt ervoor dat het busvervoer versneld kan worden in de regio doordat er minder wordt gehalteerd in de nabijheid van treinstations.
2. Het verbeteren van de integrale reis van deur tot deur door de **ontwikkeling van (kleinschalige) mobiliteitshub** op specifieke locaties (Abbekerk, Obdam, Wognum, Wervershoof, Middenmeer, transferium Nieuwe Niedorp). Hubs zorgen voor een goede overstap van lopen, fiets, auto op de (HOV)bus.
3. **Grote reizigersstromen naar stations beter bedienen.** Door het bundelen van HOV-lijnen ontstaat een frequentere, directe bediening van grote reizigersstromen in de bus naar treinstations. Hiermee wordt duurzaam reizen over langere afstanden gestimuleerd in de kop van NHN.
4. **Parallelliteit tussen trein en bus wordt zoveel mogelijk vermeden** en gereduceerd waar mogelijk. De bus rijdt niet meer door, maar takt aan op het dichtstbijzijnde treinstation. Koppeling tussen aankomsttijd bus en vetrektijd trein is hierbij essentieel. Dit zorgt voor efficiënter busvervoer.
5. Meer inzet op **vraagafhankelijk vervoer** (capaciteit op maat inzetten). Het blijven rijden met groot materieel in de late uren is niet houdbaar. In andere delen van Nederland en ook in Europa zijn vraagafhankelijke systemen met kleiner materieel steeds succesvoller om kleine vervoersstromen op efficiënte wijze te bedienen.

Zoektocht naar een betere bereikbaarheid voor alle inwoners van Noord-Holland Noord

Alle inwoners van Noord-Holland Noord hebben recht op een basisbereikbaarheid. Dit kan worden verbeterd met optimalisaties in de OV-keten. De vijf omschreven principes zijn losgelaten op de huidige dienstregeling van de busvervoerder. Dit leverde in de uitwerking samen met gemeenten tot een veelheid van ideeën voor optimalisatie. Een deel hiervan is verwerkt in het maken van een nieuwe dienstregeling voor 2024, maar heel wat ideeën vragen ook meer tijd in verdere uitwerking. Inzet is wel om de komende jaren hiermee verder aan de slag te gaan om ze zo een plek te kunnen geven in de nieuwe concessie, die vanaf 2028 in zal gaan.

Noord-Holland Noord kenmerkt zich door haar sociale verbondenheid. Het gebied kent veel buurtbusverenigingen en andere vrijwilligersinitiatieven. Daar moeten we trots en zuinig op zijn. Tegelijk moet er ook gekeken worden of er verbindingen zijn die weer door 'regulier' openbaar vervoer verzorgd kunnen worden, wanneer de reizigersvraag daar reden toe geeft. Dit vraagt wel om een commitment vanuit de provincie om die verbinding voor langere tijd te ondersteunen.

De provincie moet constateren dat sommige kleine kernen niet (meer) aangedaan kunnen worden door reguliere buslijnen, omdat de vervoervraag de kosten voor deze lijnen niet rechtvaardigen. De provincie wil wel een basisbereikbaarheid voor haar inwoners bieden. De provincie zoekt de oplossingen in vraag gestuurde concepten. Eerder is er een marktverkenning geweest naar de laatste inzichten voor dit concept. Het product 'OV-op-maat' van de huidige vervoerder Connexxion lijkt een geschikte oplossing om de reiziger in zijn reis te voorzien. Het voordeel is dat dit nog in de huidige concessie toegepast kan worden. De uiteindelijke uitgangspunten voor vraag gestuurd OV moeten in de

volgende concessie, die start medio 2028, worden opgenomen in het nieuwe programma van eisen. Deze ontwikkelingen zorgen ervoor dat OV-capaciteit wordt afgestemd op de vraag naar openbaar vervoer. De optimalisaties bieden kansen om het aanbod voor de reiziger te verbeteren.

Denk hierbij aan combineren op sommige momenten van het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer. De provincie voert op dit moment gesprekken met de gemeente Hoorn om te kijken naar kansen in het combineren van het doelgroepenvervoer en het reguliere ov. De gemeente Den Helder heeft ook aangegeven interesse te hebben om dit gesprek te voeren.

Alkmaar heeft zich gecommitteerd aan een forse woningbouwopgave, waarbij er ook wordt gekeken naar een doorontwikkeling van het stationsgebied. Deze twee ontwikkelingen bieden genoeg aanknopingspunten voor een onderzoek naar het toekomstige OV-netwerk rondom Alkmaar. Een van de eerste ideeën is een HOV corridor langs de Huiswaarderweg/N245 om de nieuwbouw, niet alleen in Alkmaar, maar ook noordelijker met Langedijk/West, optimaal te gaan bedienen. Een onderzoek naar het toekomstige OV-netwerk in Alkmaar is ook benoemd in het ROVT.

De gemeente Dijk en Waard kent ook een forse woningbouwopgave met de ontwikkeling van het stationsgebied. De gemeente ligt nabij Alkmaar. Deze twee gemeenten kennen samen inmiddels circa 200.000 inwoners en beiden een grote vervoersstroom richting de MRA, waardoor het voor de hand ligt om in het onderzoek naar de bediening van Alkmaar ook Dijk en Waard mee te nemen.

De groei van de mobiliteit gaat met name zitten in de bewegingen van en naar de MRA. De trein is daarmee het belangrijkste alternatief voor de auto. De provincie en de NS organiseren samen ambtelijke werkgroepen langs de spoorcorridors, zoals de Westfriese Lijn, de Helderse Lijn en de Hoornse lijn. In deze werkgroepen zijn ook de gemeenten en Connexxion aangesloten. De NS onderzoekt in het kader van het 10-puntenplan van de Helderse lijn hoe de spoorverbinding Alkmaar – Den Helder in de toekomst het beste bediend kan worden.

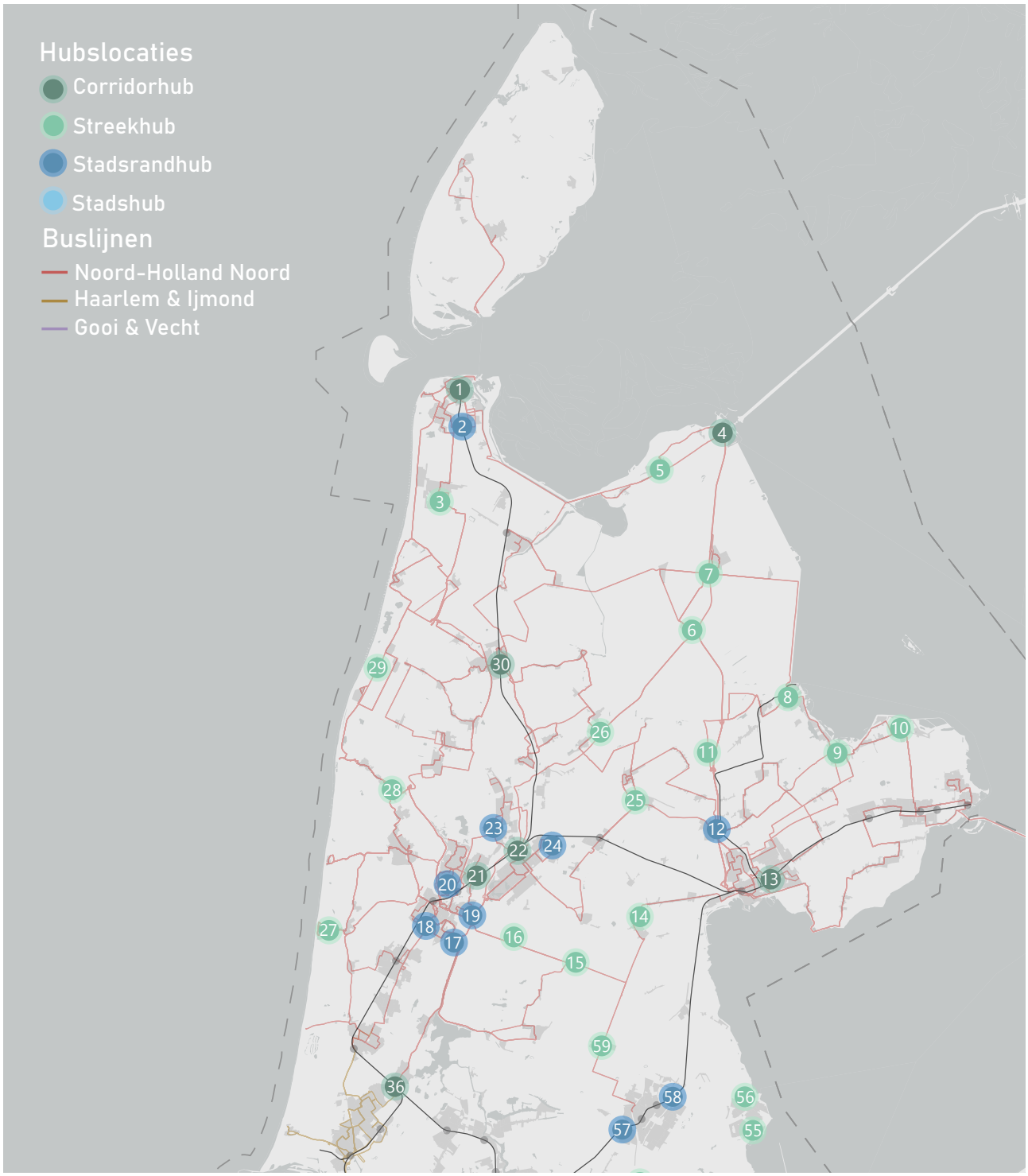
Het bedienen van de reiziger naar de MRA biedt de kans om de trein en de bus meer op elkaar aan te laten sluiten, en daarmee recht te doen aan het principe dat de parallelliteit tussen trein en bus wordt verminderd. Het ligt voor de hand om te zoeken naar een zoveel mogelijk geïntegreerd OV-systeem. Hierin past ook een gezamenlijke reisproduct voor zowel de trein en de bus. Verdere uitwerking van dit vraagstuk vindt plaats op de middellange termijn in relatie tot de introductie van de OV-pas en de nieuwe concessie van NS per 2025.

Een ander uitgangspunt voor de reiziger is het gemak van de reis. Noord-Holland Noord kent een aantal locaties waar de provincie kansen ziet om de verblijfskwaliteit voor de reiziger te verbeteren, in het geval de reiziger moet wachten bij een overstap. De provincie wil de komende jaren, samen met gemeenten en andere partners, de haalbaarheid van hubs onderzoeken, zoals opgesteld in de hubstrategie, op de volgende locaties: Den Oever, Abbekerk, Obdam, Wognum, Wervershoof, Middenmeer, Transferium Nieuwe Niedorp en Warmenhuizen.

De provincie voert op dit moment het beleid dat bedrijventerreinen niet standaard worden ontsloten met het openbaar vervoer. Dit is in het verleden wel gebeurd, maar de reizigersaantallen rechtvaardigden de kosten voor het in stand houden van het openbaar vervoer op deze terreinen niet. De redenen hiervoor zijn de ruime beschikbaarheid van (gratis) parkeerplekken op de terreinen, waardoor het openbaar vervoer geen aantrekkelijk alternatief bleek.

Dit neemt niet weg dat we als provincie flexibel willen zijn en willen inspringen op kansen. De provincie heeft zich daarnaast uitgesproken in het Perspectief Mobiliteit dat we willen veranderen, verminderen en verbeteren, waarbij het openbaar vervoer een belangrijke rol heeft. De werkgeversaanpak is een voortvloeisel hieruit. Er wordt samen met werkgevers integraal gekeken/geanalyseerd welke maatregelen er kunnen worden genomen om de bereikbaarheid van de afzonderlijke bedrijventerreinen, te verbeteren. De provincie wil kijken of bedrijventerreinen via openbaar vervoer ontsloten kunnen worden indien uit de analyse blijkt dat deze locaties kansrijk zijn. Alleen een buslijn neerleggen is niet het antwoord, het moet een pakket aan maatregelen zijn: commitment van de werkgevers, OV-abonnementen opnemen in arbeidsvoorwaarden, etc. Dit kan wel leiden tot extra kosten vanuit de provincie om een buslijn te verleggen naar een bedrijventerrein. Er draait op dit moment een pilot met de EHC in Petten om te zien of een dergelijke aanpak succesvol kan zijn.

Noord-Holland Noord kenmerkt zich door haar landelijke karakter, met voldoende ruimte. Zolang er geen tekort is aan ruimte, zal de auto in de regio het belangrijkste



vervoermiddel blijven. De MRA kent wel een gebruik aan ruimte, en heeft daarom een parkeerbeleid dat gericht is op het ontmoedigen van de auto. We zien daarom dat het OV het aantrekkelijkst is richting de MRA. De stedelijke kernen Alkmaar en Hoorn komen qua grootte nog enigszins in de buurt om de auto te ontmoedigen. De provincie hoopt door de lijnen te strekken en te versnellen en in te zetten op hubs tot een zo'n aantrekkelijk mogelijk alternatief te komen, maar erkent tegelijk dat de auto tot 2028 dominant zal blijven.

Deels van de inzichten die de exercitie NHN heeft opgeleverd worden al meegenomen in het vervoerplan van Connexxion voor volgend jaar. Buslijnen worden op sommige plekken gebundeld tot sterkere toekomstbestendige corridors, met meer ruimte voor de fiets binnenstedelijk. De reizigers-stroom naar het station wordt beter bediend. De beoogde ingangsdatum is 21 juli 2024. De provincie voorziet dat dit nieuwe lijnennet het fundament zal blijven tot in elk geval het einde van de concessie NHN in 2028, en als uitgangspunt zal hanteren voor de daaropvolgende concessie.

➔ Actieagenda

Het vorige hoofdstuk beschreef diverse ontwikkelingen, kansen en ideeën. Inzet is deze te vertalen in acties. Deze worden in dit hoofdstuk omschreven.

De provincie wil de voortgang van deze acties borgen in al bestaande overlegstructuren, namelijk in de Regionale Agenda's Mobiliteit die voor elke regio in Noord-Holland Noord is vastgesteld, als ook in de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland en bijbehorende actieprogramma's per spoorcorridor. Deze overleggremia zijn geschikt om de voortgang op te monitoren. Op die manier voorkomen we dat we een structuur gaan optuigen die dubbelop is, en tegelijk verstevigt dit de al bestaande structuren die we met onze partners hebben.

Alle vervolgacties zijn hieronder schematisch weergegeven, met daarbij benoemd de trekker, de partners, de uit te voeren actie, de planning en waar de voortgang op deze trajecten wordt bewaakt.

Vervolg n.a.v. ontwikkelperspectief OV in heel Noord Holland Noord		Actie	Trekker	Partners	Planning / mijlpalen	Voortgang bewaakt in
1	Vervoerplan Noord-Holland Noord 2024	Het opstellen van het Vervoerplan 2024	Connexxion	PNH, gemeenten, Rocov (advies)	1 september 2023 advies aanvraag Q3 2024 start nieuwe vervoerplan	Reguliere Vervoerplan procedure
	• Connexxion is gestart met het maken van een vervoerplan, dat in de loop van 2024 ingaat. Aan dit vervoerplan liggen de vele verbetervoorstellen vanuit de analyse ten grondslag. • Dit vervoerplan zal de 'reguliere' route doorlopen bij vaststelling van een vervoerplan, dus voor advies neergelegd worden bij de verschillende adviescommissies en gemeenten. • Vanuit het plan zullen acties en maatregelen benoemd worden om deze dienstregeling vanaf 21 juli 2024 mogelijk te maken.					
2	Vraag gestuurd OV	Benoemde kansen verder uitwerken naar mogelijke producten	PNH	Connexxion, NS	Q2 2024 voorstellen gereed richting dienstregeling 2025	
	• Vanuit de analyse blijkt dat er met name in de avonduren en in de weekenden er kansen liggen voor de ontwikkeling van OV-producten die meer maatwerk zouden moeten leveren. De reizigersstromen blijken dan namelijk op veel plekken zeer dun en eigenlijk een bus niet te rechtvaardigen. Een vraag gestuurd product zou juist meer kunnen aansluiten bij de behoefte, dan wel een extra kwaliteit kunnen bieden door sneller naar de bestemming te kunnen rijden, omdat niet alle haltes aangedaan hoeven te worden. Ook op plekken waar nu geen reguliere lijnen zijn, zou een vraag gestuurd product een maatwerkproduct kunnen bieden. • Voor het vervoerplan 2024 zijn nog geen nieuwe voorstellen uitgewerkt. Daarom wordt verder gezocht aan voorstellen die eventueel in de dienstregeling 2025 terecht zouden kunnen komen. Naast deze initiatieven wordt op sommige plaatsen ook gestart om de mogelijkheid met het combineren met het WMO vervoer te onderzoeken.					
3	Doorontwikkeling Mobiliteitshub concept per locatie	Strategie verder ontwikkelen en benoemen eerste mogelijkheden	PNH	Connexxion, NS en gemeenten	Vaststelling definitieve strategie	Afzonderlijke acties (hieronder benoemd) en RAM's per regio
	• Vanuit de provincie wordt gewerkt aan een definitieve Hubstrategie. Vanuit de verschillende gemeenten zijn een aantal kansrijke locaties benoemd. De komende periode wordt gekeken waar het eerst/het snelst stappen te maken zijn met de ontwikkeling van hubs. Dit moet leiden tot een aantal goede voorbeelden, waar de komende twee jaar mee aan de slag gegaan kan worden. Dit wordt gezien als 'fase II' in de ontwikkeling van hubs. Vervolgens kan met verdere uitrol begonnen worden.					

Vervolg n.a.v. ontwikkelperspectief OV in heel Noord Holland Noord		Actie	Trekker	Partners	Planning / mijlpalen	Voortgang bewaakt in
1a	HOV in Alkmaar: corridor Huiswaarderweg	In beeld brengen op welke wijze deze corridor ontwikkeld kan worden	PNH	Alkmaar en Connexxion	Q4 2024	RAM regio Alkmaar
	• Vanuit de voorstellen is een andere bediening voor de wijk Daalmeer naar voren gekomen. Deze aanpassing in de dienstregeling wordt gezien als een eerste stap in de verdere mogelijkheden om een snelle buscorridor te maken richting het noorden van Alkmaar en ook verder richting Dijk en Waard en Warmenhuizen. De verdere vormgeving hangt ook samen met de mogelijkheid om haltes/hubs te ontwikkelen langs de Huiswaarderweg en bij de nieuwbouw in Langedijk en aan de rand van Warmenhuizen. Verder zal in de loop van 2024 ook een eerste inzicht komen hoe de reizigersaantallen zich ontwikkelen vanuit Daalmeer. • Vanuit deze verschillende ontwikkelrichtingen kan wellicht een 'HOV'-corridor ontstaan in de nieuwe concessie.					
1b	HOV in Alkmaar: corridor Zuid-AFAS stadion-Boekelermeer	Kijken naar de kansen om aan de zuidkant van Alkmaar tot een stadsrandhub te komen	PNH	Gemeente Alkmaar	Q4 2024	RAM regio Alkmaar
	• Het stadion van AZ ligt aan de zuidrand van de stad en de A9 eindigt praktisch op de parkeerplaatsen rondom het stadion. Tijdens het EK wielrennen was deze locatie één van de grote plekken om bezoekers op te vangen. Vanuit de Hubstrategie lijkt deze locatie ook zeer kansrijk om reizigers op te vangen, die anders doorrijden de stad in. Hiermee samen hangt dan natuurlijk een goed OV-systeem om mensen makkelijk de stad in te krijgen. Vanuit de huidige dienstregeling was het te vroeg om hiermee aan de slag te gaan, maar richting een nieuwe concessie heeft deze locatie veel potentie. Ook op andere plaatsen in Nederland hebben dergelijke plekken zich ontwikkeld als belangrijke schakel in het mobiliteitssysteem, zoals de stad Groningen. Inzet is om de potentie de komende periode verder te bestuderen.					
2	Verkenning verplaatsen busstation Alkmaar Centraal	Aan de noordzijde een busstation voor effectievere dienstregeling en woningbouwontwikkeling	Alkmaar	PNH, NS, Connexxion	2025	RAM regio Alkmaar
	• Vanuit de gemeente wordt gewerkt aan de ontwikkeling van het stationsgebied in Alkmaar. Hierin zit ook het plan om het busstation naar de noordzijde van het treinstation te verplaatsen. Het busstation zou hier goed kunnen aansluiten op de traverse van het station. Verder zouden bussen richting het noorden een snellere verbinding krijgen. Echter, voor de bussen vanuit het centrum vormt de spoorwegovergang in de Helderse weg op dit moment nog een barrière. Gezamenlijk wordt gestudeerd hoe een eventueel busstation aan de noordzijde vorm kan krijgen.					
3	Lijn 350 verder ontwikkelen als OV-'drager' richting de kop van NH	De verbinding kan als sterke lijn door NH ontwikkelen	PNH	Hollands Kroon, Dijk en Waard, Alkmaar, Connexxion, provincie Fryslan (+vervoerder)	Q1 2024	RAM regio Alkmaar en RAM regio kop
	• Langs de lijn van de 350, die van Alkmaar richting Friesland rijdt, worden verschillende kansen gezien om deze verbinding als drager door het noorden van Noord-Holland te ontwikkelen. Met name bij de kernen in Hollands Kroon kan de halte zich verder ontwikkelen als HUB en een rol krijgen in het leefbaar houden van deze kernen. Hiervoor is een frequente verbinding richting Alkmaar van belang.					
4	Dienstregeling 'Dijk en Waard' i.c.m. woningbouw	Nieuwe woningbouwlocaties met OV bedienen	Dijk en Waard en PNH	Alkmaar, Connexxion	2025	RAM regio Alkmaar
	• Vanuit de analyses blijkt dat er voor woningen die ten noorden van het station liggen kansen ontstaan voor snellere verbindingen richting Alkmaar en verder via station Heerhugowaard, afhankelijk van de dienstregeling van de bus en trein. • De gemeente heeft veel ontwikkellocaties benoemd ten noorden van het station en op een flinke fietsafstand. Met de ontwikkeling van deze gebieden, zal gekeken moeten worden, naar een efficiënt OV product, wat goed aansluit op de behoefte, de reisbestemmingen (scholen) en het treinproduct naar de MRA, aangezien de verwachting is, dat dit een belangrijke reisrelatie gaat vormen.					

Vervolg n.a.v. ontwikkelperspectief OV in heel Noord Holland Noord		Actie	Trekker	Partners	Planning / mijlpalen	Voortgang bewaakt in
1	Onderzoek bediening Helderse lijn	Studeren op verschillende dienstregelmodellen richting Den Helder 2040	NS	Gemeenten, PNH, ProRail	Q1 2024	ROA Helderse Lijn
	• De NS heeft een voorstel gedaan om een aantal bedieningsscenario's uit te werken voor de treinverbinding tussen Alkmaar en Den Helder voor op de lange termijn (2040). Uitkomsten worden besproken en meegenomen in de regionale ontwikkelagenda van de Helderse Lijn en afhankelijk van uitkomsten ook in de verschillende PVVB's-.					
2	Actieprogramma Helderse lijn (10 puntenplan)	Verder uitvoeren van het actieprogramma Helderse lijn	PNH, NS	Gemeenten	Doorlopend	ROA Helderse Lijn en RAM kop van NH
	In 2022 is het actieprogramma opgesteld voor de Helderse lijn (Alkmaar – Den Helder) in de vorm van een 10-puntenplan. Dit plan bestaat uit een gezamenlijke ambitie voor de Helderse lijn met een aantal meetbare doelstellingen voor het jaar 2030. De maatregelen moeten bijdragen aan het verbeteren van de Helderse lijn en ook een intensiever gebruik van het OV van en naar Texel. Het 10-puntenplan bestaat verder uit maatregelen op het gebied van: • gebieds- en knooppuntontwikkeling; ontwikkelen in nabijheid van OV-knooppunten • het verbeteren van de deur-tot-deur reis (fietsroutes/stallingen/P+R) • versterken toerisme en recreatie					
3	Lijn 350 verder ontwikkelen als OV-'drager' richting de kop van NH	De verbinding kan als sterke lijn door NH ontwikkelen	PNH	Gemeenten, Transdev	Q1 2024, aanbieding in aanbesteding Friesland duidelijk, daarna discussie over eventuele aanvullingen.	RAM kop van NH
	• Langs de lijn van de 350, die van Alkmaar richting Friesland rijdt, worden verschillende kansen gezien om deze verbinding als drager door het noorden van Noord-Holland te ontwikkelen. Met name bij de kernen in Hollands Kroon kan de halte zich verder ontwikkelen als HUB en een rol krijgen in het leefbaar houden van deze kernen. Hiervoor is een frequente verbinding richting Alkmaar van belang.					
4	Ontwikkeling hubs Wervershoof, Middenmeer, Nieuwe Niedorp, Den Oever	Opstarten haalbaarheids-onderzoeken na vaststelling strategie	PNH	Hollands Kroon	Q2 2024 Start onderzoek	RAM Kop van Noord-Holland
	• Vanuit het onderzoek komt dat deze verbinding een drager zou moeten zijn binnen het noorden van Noord-Holland. Een viertal hubs zijn benoemd in Hollands Kroon. Ook vanuit de gemeente wordt de ontwikkeling van een centrale plek rondom deze hubs als belangrijk gezien in het leefbaar houden van deze kernen. Daarnaast heeft de provincie als speerpunt in haar nieuwe coalitieakkoord benoemd dat het behouden van voorzieningen in het landelijk gebied essentieel is. In andere delen is de koppeling tussen de Hub-ontwikkeling en het bieden/behouden van bepaalde voorzieningen reeds gemaakt. Na vaststelling van de hubstrategie lijkt juist deze verbinding zeer geschikt om verder in te vullen in samenwerking met de gemeente.					

Vervolg n.a.v. ontwikkelperspectief OV in heel Noord Holland Noord		Actie	Trekker	Partners	Planning / mijlpalen	Voortgang bewaakt in
1	Ontwikkel-agenda Hoornse lijn	opstellen en uitvoeren Actieprogramma Hoornse lijn	PNH, NS	Gemeenten, ProRail	Q2 2024	ROA Hoornse lijn
	• De Hoornse lijn heeft een sterke eenzijdige spitsrichting: in de ochtendspits zitten de treinen vol richting Amsterdam, terwijl richting Hoorn nauwelijks mensen in de trein zitten. Ook de bussen die aansluiten op de trein worden veel gebruikt. Dit komt omdat in onze provincie de werkgelegenheid sterk is geconcentreerd in en rondom Amsterdam. In het actieprogramma voor de Hoornse lijn wordt gekeken hoe hier verbeteringen in te bereiken zijn. • Er wordt een concreet actieprogramma opgesteld, met o.a. het opstellen van een ruimtelijk-economisch perspectief voor de Hoornse lijn en uitvoering geven aan diverse First en last mile maatregelen.					
2	Ontwikkeling 'HOV' naar Wervershoof en Medemblik	Studie naar ontwikkeling HOV	PNH	Gemeenten, Connexxion	Q2 2024 start studie	RAM West-Friesland
	• Deze actie hangt samen met de ontwikkeling van het treinproduct. Voor de korte termijn lijkt een doorgroei naar buslijnen met een hoge frequentie lastig. Dit zal het eerste aan de orde zijn in de ochtendspits en dan ook nog eens op een beperkt aantal dagen. • Om dan te komen tot een frequentieverhoging over de hele dag is lastig. Wel is het goed om te onderzoeken onder welke condities zo'n frequente busverbinding zich kan ontwikkelen.					
3	Doorontwik-keling belang hub Abbekerk, Obdam en Wognum?	Opstarten haalbaarheids-onderzoeken na vaststelling strategie	PNH	Gemeenten	Q3 2023 vaststelling Q2 2024 Start onderzoek	RAM West-Friesland
	• Vanuit de Hubstrategie zijn meerdere plekken in West-Friesland benoemd waar kansen liggen voor hubontwikkeling. De provincie gaat samen met de gemeenten studeren op de mogelijkheden om deze plekken verder te ontwikkelen binnen het OV-systeem.					
4	Ontwikkel-agenda West-Friese lijn	Toewerken naar een Regionale ontwikkelagenda voor de West-Frieselijn	PNH en NS	Gemeenten en Connexxion	Q1 2024	ROA West-Friesland
	• Voor de West-Friese lijn wordt op dit moment een regionale ontwikkelagenda afgestemd door Provincie en NS samen met gemeenten. Afzonderlijke acties komenin dit document te staan. Eventuele projecten die raakvlak hebben met de dienstregeling van de bus kunnen terugkomen op de regionale agenda mobiliteit van West-Friesland.					
5	Koppeling doelgroepenver-voer-openbaar vervoer	Het maken van een opzet voor een pilot	Hoorn en PNH		Q2 2024	RAM West-Friesland
	• De gemeente en de provincie zijn op dit moment aan het onderzoeken hoe het doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer elkaar kunnen aanvullen. Beide partijen bieden een vorm van vervoer aan, waarbij een koppeling interessant zou kunnen zijn.					

Definitief Vervoerplan Noord-Holland Noord

Ingaand voorjaar 2024



Auteur: L.A. Beentjes Vervoerkundige Noord-Holland Noord

Inhoud

1. Inleiding 3
1.1 Het proces en planning 3
1.2 Impact samenvatting 3
1.3 Overzicht 5
2. Wijzigingen per regio 7
2.1 Regio Alkmaar 8
2.1.1 Alkmaar Daalmeer/De Mare 8
2.1.2 Alkmaar Overdie & Boekelermeer/Akersloot/Uitgeest 10
2.1.3 St. Pancras 11
2.1.4 Graft/Schermer/De Rijp 11
2.1.5 Corridor Egmond aan Zee – Alkmaar De Hoef – Alkmaar Station 11
2.1.6 Alkmaar Station – Hogeschool Alkmaar - Bergen 12
2.2 Regio West-Friesland 13
2.2.1 Zwaag Risdam 13
2.2.2 Zwaag Dorpsstraat/ De Strip 14
2.2.3 Wervershoof – Andijk – Bovenkarspel 15
2.2.4 Medemblik - Hoorn 16
2.2.5 Hub Abbekerk Busstation – Aartswoud/De Weere/Benningbroek/Twisk 17
2.2.6 Venhuizen – Hem – Wijdenes – Schellinkhout - Hoorn 18
2.2.7 Lijn 655 19
2.3 Regio Kop van Noord-Holland & Texel 20
2.3.1 Julianadorp – Schagen 20
2.3.2 Julianadorp – Den Helder 21
2.3.3 Den Helder Station – Ziekenhuis – Huisduinen 22
2.3.4 Nieuw Den Helder 22
2.3.5 De Schooten – De Kooy - Airport 23
2.3.6 Schagen - Callantsoog 25
2.3.7 Wieringerwerf - Nieuwe Niedorp - Schagen 26
2.3.8 Hollands Kroon 27
Bijlagen 28
Bijlage 1. Overzicht afbeeldingen 28
Bijlage 2. Overzicht tabellen 28
Bijlage 3. Wensen van Gemeenten 29
Bijlage 4. Maatgevende aansluitingen 30
Bijlage 5. Vervallen haltes 31
Bijlage 6. Te verplaatsen haltes 31
Bijlage 7. Nieuwe haltes 32
Bijlage 8. Lijnennetkaarten Regio Alkmaar 33
Bijlage 9. Lijnennetkaart Regio West-Friesland 35
Bijlage 10. Lijnennetkaart Regio Kop van Noord-Holland 36

1. Inleiding

1.1 Het proces en planning

Voor u ligt Vervoerplan Noord-Holland Noord 2024 met ingangsdatum voorjaar 2024. Vanuit de provincie Noord-Holland is er in het kader van publieke mobiliteit een start gemaakt met het onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om het ov-netwerk in Noord-Holland Noord opnieuw in te richten. Uit het onderzoek zijn maatregelen gekomen voor de (middel)lange termijn, maar ook voor de korte termijn. De maatregelen voor het korte termijn hebben invloed op de huidige dienstregeling en daarom wordt dit vervoerplan geschreven. In het voorjaar van 2024 zullen de kortetermijnmaatregelen doorgevoerd worden in het netwerk van Noord-Holland Noord. Dit betekent dat er een andere lijnvoering en dienstregeling uitgevoerd zal worden. Het uitgangspunt van de maatregelen is “Beter OV door anders i.p.v. meer’. In dit vervoerplan zullen de maatregelen per deelgebied beschreven worden. Hieronder wordt de planning van ‘Herijking NHN’ beschreven, dit gaat zowel over momenten in het verleden als in de toekomst.

1.2 Impact samenvatting

Regio Alkmaar

Alkmaar Noord krijgt twee sneldiensten die ervoor zorgen dat er gemiddeld 7 minuten reistijdwinst is, daarnaast worden er meer ritten gereden in de schoolvakantie, in de avond en op zaterdag en zondag. Er is geen rechtstreekse verbinding meer tussen Alkmaar Noord en het ziekenhuis. In Alkmaar Zuid komt er een duidelijke routevoering met goede haltedekking en een netto reistijdwinst. De haltes in de binnenstad zullen niet meer aangedaan worden. Voor Alkmaar De Hoef komt er een snellere verbinding met een hogere frequentie, dit resulteert wel tot een grotere gemiddelde halteafstand in De Hoef en een langere reistijd voor reizigers uit Egmond. Van en naar Bergen gaat de bus vaker rijden en met groter materieel, de scholierenlijn naar de Hogeschool komt wel te vervallen. Als laatste wordt de frequentie van de route tussen Alkmaar en St. Pancras aangepast op de vervoervraag.

Regio West-Friesland

De reizigers tussen Zwaag en Midwoud krijgen ook op zaterdag en zondag een vaste ov-verbinding met Hoorn. Twee lijnen in Zwaag Risdam worden gebundeld tot één krachtige bundel, zo komt het aanbod beter overeen met de vraag. De reistijd vanuit Wognum neemt wel met 1 à 2 minuten toe en de gemiddelde halteafstand wordt circa 50 meter groter. Daarnaast wordt de Strip van Zwaag en Westerblokker weer met een vaste lijndienst ontsloten, hierdoor vervalt het OV op het industrieterrein Westfrisia/De Oude Veiling. Andijk zal een snellere bediening naar de trein krijgen wat tot 20 minuten reistijdwinst op kan leveren. De frequentie van de route tussen Hoorn en Wervershoof neemt wel af.
De snelle route tussen Medemblik en Hoorn blijft bestaan, wat zorgt voor een snellere reisoptie tot 10 minuten reistijdwinst voor 50% van de reizigers. Medemblik en Opperdoes behouden hetzelfde aantal verbindingen met Hoorn. Twisk krijgt weer OV en de inwoners van Aartswoud De Weere en Benningbroek krijgen meer reisopties, deze kernen worden het hele jaar door met OV bediend in plaats van alleen tijdens de schoolperiodes. Sijbekarspel verliest helaas een OV-verbinding. Deze reizigers zijn sneller op Hoorn Station, maar zijn meer tijd kwijt om de school Oscar Romero te bereiken. De schollierenlijn uit Venhuizen gaat een ingekorte route rijden, de plaatsen die niet meer door deze lijn worden aangedaan worden in de ochtendspits extra bediend door de plaatselijke buurtbus. Hierdoor worden een aantal haltes in de ochtendspits niet meer bediend. De scholierenlijn tussen Medemblik en Wieringerwerf zal vanaf de nieuwe dienstregeling niet meer rijden, reizigers kunnen met een overstap op Abbekerk busstation alsnog deze reis maken.

Regio Kop van Noord-Holland

Julianadorp krijgt weer een verbinding met Schagen Station, het hele jaar door één keer per uur. Dit zorgt voor een goedkopere en snellere verbinding richting Alkmaar en verder. De verbinding tussen Julianadorp en Den Helder wordt wel minder frequent. Het lijnennet in Den Helder wordt anders ingericht, alle lijnen hebben een gelijke bediening het hele jaar door. Reizigers uit Nieuw Den Helder zijn 3 tot 5 minuten sneller op Den Helder Station, maar door de aangepaste routevoering hebben sommige haltes een andere frequentie dan voorheen. Daarnaast is het de bedoeling dat de Kooy en Airport ook aangedaan worden, dit is wel onder voorbehoud van de rijtijden en dat de huidige aansluitingen intact blijven. In de streek van de Kop van Noord-Holland verandert ook het één en ander: aangepaste route tussen Schagen

en Callantsoog, pendellijn tussen Schagen en Nieuwe Niedorp Transferium en er komt een vaste lijn tussen Anna Paulowna en Den Oever Busstation. Hierdoor zijn reizigers sneller van Schagen in Callantsoog en is er in het weekend weer vast OV in plaats van Overalflex. Daarentegen is er geen OV meer naar de Vakantieparken in Groote Keeten. Er zijn meer reisopties per dag tussen Transferium en Schagen, in beide richtingen het hele jaar door. Tot slot krijgt Breezand vast OV in plaats van Overalflex, Hippolytushoef en Den Oever krijgen een verbinding met de trein en hierdoor zijn reizigers uit deze plaatsen tot 19 minuten sneller in Schagen. Helaas is er geen sprake meer van een vaste verbinding, maar moet er met een overstap gereisd worden tussen Den Oever en Schagen. Daarnaast hebben enkele reizigers wel te maken met langer voortransport.

1.3 Overzicht

Lijn 2023	Traject	Verandering	Terug te vinden	Lijn 2024
1	Alkmaar Station - de Hoef	Vervalt	3.1.5	165
2	Station - Daalmeer	Wijzigt	3.1.1	2
3	Alkmaar Station - De Mare - Daalmeer	Vervalt	3.1.1	Lijn 5/6
4	Alkmaar Station - Vroonermeer	Wijzigt	3.1.1	4
8	Alkmaar Station - Bestevaerstraat	Wijzigt	3.1.2	8
10	St. Pancras - Alkmaar Station	Geen routewijziging	3.1.3	10
11	Hoorn Station - Zwaag Risdam	Vervalt	3.2.1	Lijn 133
14	Luslijn Hoorn Station - Kersenboogerd	Geen routewijziging	n.v.t.	14
28	Texel Veerhaven - Den Burg - De Koog	Geen routewijziging	n.v.t.	28
30	Ziekenhuis - Den Helder Station - Station Zuid - Julianadorp	Wijzigt	3.3.1 + 3.3.2 + 3.3.3	30
31	Den Helder Station Zuid - Den Helder Station	Wijzigt	3.3.4	31
33	Den Helder Station - Veerhaven	Geen routewijziging	n.v.t.	33
34	Den Helder Station - De Schooten	Wijzigt	3.3.5	34
123	Alkmaar Station - De Rijp - Alkmaar Station	Geen routewijziging	n.v.t.	123
128	Hoorn Station - Noordbeemster	Geen routewijziging	n.v.t.	128
129	Alkmaar Station - Noordbeemster - P'rend Tramplein	Geen routewijziging	n.v.t.	129
232	Hoorn Station - Blokker - Wervershoof - Andijk	Wijzigt	3.2.2 + 3.2.3	131
132	Hoorn Station - Wervershoof - Andijk	Wijzigt	3.2.2.	132
133	Hoorn Station - Wognum - Opmeer - Hoogwoud	Wijzigt	3.2.1	133
134	Hoorn Station - Abbekerk Dorp - Wieringerwerf	Geen routewijziging	n.v.t.	134
135	Hoorn Station - Wieringerwerf - Den Helder	Wijzigt	3.3.5	135
136	Nibbixwoud - Oostwoud - Hoorn Station	Wijzigt	3.2.1	136
139	Hoorn Station - Abbekerk - Opperdoes - Medemblik	Wijzigt	3.2.4	139
239	Hoorn Station - Medemblik	Wijzigt	3.2.4	140
151	Alkmaar Station - Petten	Geen routewijziging	n.v.t.	151
152	Schagen Station - Callantsoog	Wijzigt	3.3.6	152
157	Alkmaar Station - Tuitjenhorn	Geen routewijziging	n.v.t.	157
160	Alkmaar Station - Heerhugowaard	Geen routewijziging	n.v.t.	160
162	Alkmaar Station - Heerhugowaard Icaruslaan	Geen routewijziging	n.v.t.	162
163	Alkmaar Station - Akersloot - Uitgeest	Wijzigt	3.1.2	163
164	Castricum Station - Egmond Binnen - Egmond aan Zee	Geen routewijziging	n.v.t.	164
165	Alkmaar Station - Egmond aan Zee	Wijzigt	3.1.5	165
166	Bergen - Alkmaar Station	Geen routewijziging	n.v.t.	166
167	Castricum Station - Alkmaar Station	Geen routewijziging	n.v.t.	167
169	Alkmaar Station - Oudkarspel	Geen routewijziging	n.v.t.	169
250	Middenmeer - Alkmaar Station	Geen routewijziging	n.v.t.	250

251	Alkmaar Station - Petten	Geen routewijziging	n.v.t.	251
260	Alkmaar Station - Heerhugowaard Stadshart	Geen routewijziging	n.v.t.	260
269	Alkmaar Station - Oudkarspel	Geen routewijziging	n.v.t.	269
406	Schagen Station - Zijdewind - Waarland	Geen routewijziging	n.v.t.	406
407	Buurtbus Heerhugowaard	Geen routewijziging	n.v.t.	407
408	Heiloo 't Loo - Egmond aan Zee	Geen routewijziging	n.v.t.	408
409	Obdam - Ursem - Heerhugowaard	Geen routewijziging	n.v.t.	409
410	Egmond aan Zee - Schoorl	Geen routewijziging	n.v.t.	410
411	Tuitjenhorn - Schagen Station	Geen routewijziging	n.v.t.	411
412	Hoorn Station - Hem - Hoogkarspel - Bovenkarspel	Geen routewijziging	3.2.6.	412
415	Medemblik - Wervershoof - Westwoud - Hoorn Station	Geen routewijziging	n.v.t.	415
416	Kreileroord - Schagen Station	Geen routewijziging	n.v.t.	416
417	Schagen Station - Obdam	Geen routewijziging	n.v.t.	417
438	Enkhuizen - Bovenkarspel - Wervershoof	Geen routewijziging	3.2.2	438
606	Alkmaar Station - Bergen Europese School	Geen routewijziging	n.v.t.	606
612	Hoorn Station - Hem - Hoogkarspel - Bovenkarspel	Wijzigt	3.2.6	612
617	Hoogwoud - Obdam	Geen routewijziging	n.v.t.	617
636	Aartswoud - Hoogwoud - Hoorn Station	Vervalt	3.2.5.	Lijn 141 & lijn 142
650	Lelystad - Enkhuizen - Wervershoof	Geen routewijziging	n.v.t.	650
652	Den Helder Station - Schagen Station	Vervalt	3.3.1	Lijn 30 & lijn 130
653	Kreileroord - Wieringerwerf - Middenmeer - Schagen	Vervalt	3.3.7	Lijn 153
655	Medemblik - Wieringerwerf	Vervalt	3.2.7	n.v.t.
658	Schagen Station - Anna Paulowna Station	Vervalt	3.3.8	Lijn 158
660	Alkmaar Station - Alkmaar Hogeschool	Vervalt	3.1.6	Lijn 166
N60	Alkmaar Station - Heerhugowaard	Geen routewijziging	n.v.t.	N60
Nieuwe lijnnummers				
	Sneldienst Alkmaar Noord	Nieuw	3.1.1	5
	Sneldienst Alkmaar Noord	Nieuw	3.1.1	6
	Alkmaar Station - Overdie	Nieuw	3.1.2	9
	Nieuw Den Helder	Nieuw	3.3.4	32
	Den Helder Station - Den Helder Ziekenhuis - Huisduinen	Nieuw	3.3.3	37
	Julianadorp - Schagen	Nieuw	3.3.1	130
	Andijk - Bovenkarspel	Nieuw	3.2.2	138
	Aartswoud - Abbekerk	Nieuw	3.2.5	141
	Benningbroek - Abbekerk	Nieuw	3.2.5	142
	Twisk - Abbekerk	Nieuw	3.2.5	143
	Schagen - Transferium	Nieuw	3.3.7	153
	Anna Paulowna - Den Oever	Nieuw	3.3.8	158

2. Wijzigingen per regio

In dit hoofdstuk worden de wijzigingen per regio beschreven. De wijzingen zijn vervolgens per gemeenten, corridor of wijk gebundeld. De corridors die niet aan veranderingen onderhevig zijn, worden niet beschreven. Het uitgangspunt van dit vervoerplan is “Beter OV in Noord-Holland Noord”, dit betekent dat het tot een vooruitgang moet leiden voor de grootste groep reizigers. Wanneer in de beschreven wijzigingen niets over de frequentie/bediening van de lijn geschreven wordt, blijft de bediening gelijk aan huidig.

Waar de frequentie wel wijzigt, wordt dit weergegeven per dagsoort en moment van de dag, bijvoorbeeld ma-vr dal. Sommige lijnen hebben op werkdagen de hele dag dezelfde frequentie, dan wordt alleen de dagsoort aangegeven maar wordt er geen verschil gemaakt tussen dal en spits. *Let op: de frequentietabellen zijn een indicatie, de start- en eindtijden kunnen afwijken om de dienstregeling passend te krijgen. Zie* Tabel 1 *voor de indicatie van de uurblokken.*

Opdeling in regio’s



Dagsoort + moment	Ma-vr	Ma-vr dal	Ma-vr spits	Ma-vr avond	Zaterdag	Zaterdag overdag	Zaterdag avond	Zondag
Uurblokken	06-24	06-07 09-15 18-20	07-09 15-18	20-23	07-23	07-19	19-23	08-23

Tabel 1: Indicatie uurblokken frequentie

In Noord-Holland Noord wordt er met verschillende voertuigtypen gereden. De onderstaande voertuigtypen behoren tot ons wagenpark:

Voertuigtype		Zitten	Staan
Buurtbus/Taxi bus		8	0
VDL MidCity	ZE	16	3
BYD	ZE	21	31
VDL Citea 10 meter	ZE	28	36
VDL Citea 12 meter		43	40
Solaris Diesel		42	98
Solaris CNG		42	103

Tabel 2: Voertuigtypen NHN

De verschillende voertuigen worden zo efficiënt mogelijk ingezet, dit betekent dat er goed gekeken wordt naar de vervoervraag en de capaciteit van het voertuig. In Noord-Holland Noord zijn er drie stallingen: Alkmaar, Hoorn en Den Helder. Niet alle voertuigen staan op alle stallingen, zo is erin momenteel in Den Helder geen elektriciteitsaansluiting voor ZE-materieel en rijdt de MidCity alleen in omgeving Hoorn en de BYD alleen in omgeving Alkmaar. De nieuwe routevoering en dienstregeling zal uitwijzen of deze verdeling hetzelfde blijft en wellicht heeft de stalling Den Helder in de toekomst ook laadmogelijkheden.

2.1 Regio Alkmaar

2.1.1 Alkmaar Daalmeer/De Mare

Momenteel wordt Daalmeer/De Mare bediend door lijn 2, 3 en 4. De bediening van Alkmaar Daalmeer/De Mare wordt anders ingericht. Hieronder is te lezen hoe de routevoering en dienstregeling eruit gaat zien.
De huidige route van lijn 2 wordt geknipt op Alkmaar Station, op deze manier kan er een goede verbinding met de trein gecreëerd worden voor zowel de route uit Alkmaar Daalmeer/De Mare als vanuit Overdie en is het niet meer nodig om halverwege de dag de vertrektijd aan te passen. Hierdoor vervalt wel de rechtstreekse verbinding tussen Alkmaar Daalmeer/De Mare en het ziekenhuis, maar bedienen we de grootste groep reizigers door gedurende de hele dag een korte overstap te bieden op de trein van en naar Amsterdam. Zie Tabel 3 voor het aantal reizigers per traject. In de exploitatie streven we ernaar om zo logisch mogelijke koppelingen op Alkmaar Station te creëren, op deze manier kan de reiziger zonder extra overstap zijn of haar bestemming bereiken.

Traject op lijn 2	Gemiddeld aantal instappers op werkdagen
Alkmaar Noord – Alkmaar Noordwest Ziekenhuisgroep	9,4
Alkmaar Noord – Alkmaar Station	156,1

Tabel 3: Gem. aantal instappers trajecten Alkmaar, werkdagen november 2022

Het noordelijke deel van de route tussen van lijn 2 wijzigt, lijn 2 zal van Alkmaar Station via de huidige route naar Alkmaar, Laan van Parijs rijden. De frequentie van lijn 2 wijzigt.

Dagsoort	Ma-vr	Zaterdag	Zondag
Frequentie	2 x p/u	2 x p/u	2 x p/u

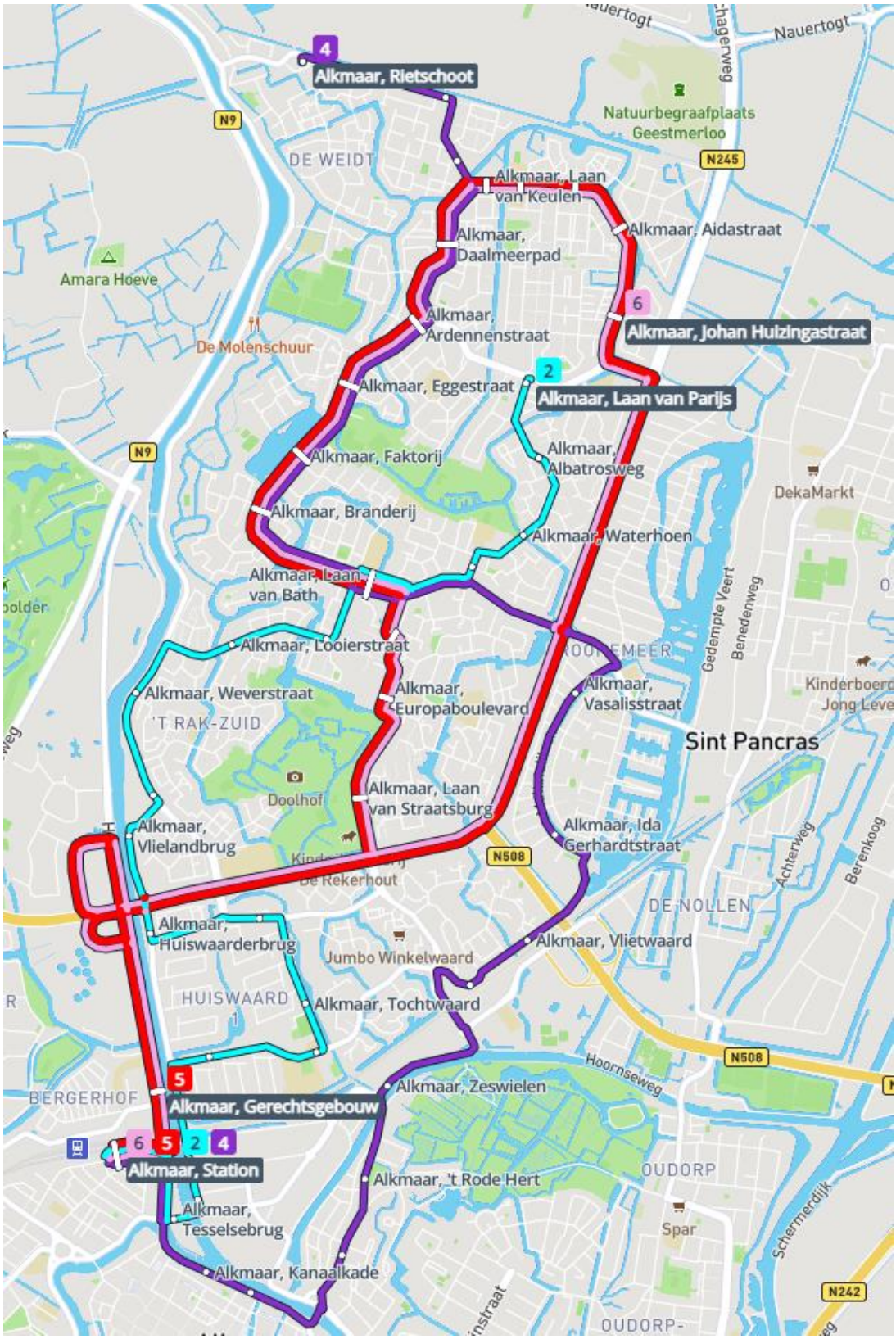
Tabel 4: Frequentietabel lijn 2, 5 en 6

De route van lijn 4 blijft ongewijzigd. Alleen de frequentie wijzigt.

Dagsoort	Ma-vr Overdag	Ma-vr avond	Zaterdag	Zondag
Frequentie	2 x p/u	1 x p/u	1 x p/u	1 x p/u

Lijn 5 en lijn 6 zijn nieuwe routes tussen Alkmaar Station en Alkmaar Daalmeer. Lijn 5 is een luslijn en dat betekent de route maar in één richting gereden wordt. Lijn 5 rijdt vanaf Alkmaar Station naar de N245 en volgt de N245 tot de kruising met de Laan van Tata. Hier gaat lijn 5 de wijk in en rijdt het rondje door Daalmeer tegen de klok in. Vanaf Winkelcentrum De Mare gaat de bus weer naar de N245 om vanaf daar rechtstreeks naar Alkmaar Station te rijden, met als enige tussenhalte Alkmaar Gerechtshof. Lijn 6 doet de route precies andersom. Deze lusroutes leiden tot reistijdwinst voor de reizigers uit Daalmeer. De reistijdwinst is, afhankelijk van de halte, 7 tot 10 minuten. Lijn 5 en 6 hebben dezelfde frequentie als lijn 2, zie Tabel 4.

Zie Figuur 2 voor de routes tussen Alkmaar Station en Alkmaar Noord. Met de nieuwe routevoering in Alkmaar Noord, komt de halte Alkmaar, Schinkelwaard te vervallen. In Bijlage 5 staat een overzicht met aantal instappers per vervallen halte.

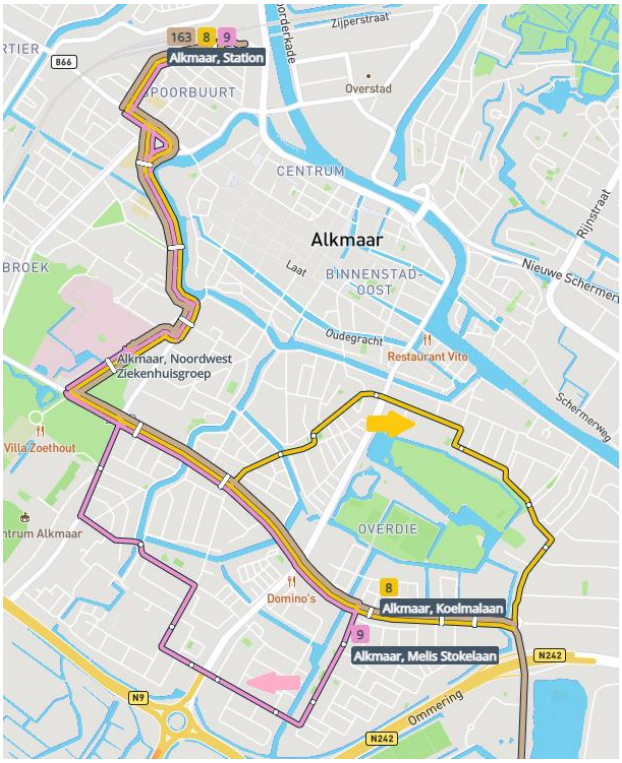


Figuur 2: Lijnennetkaart Alkmaar Noord

2.1.2 Alkmaar Overdie & Boekelermeer/Akersloot/Uitgeest

Momenteel wordt Overdie bediend door lijn 2, lijn 8 en lijn 163. De huidige lijnen in Alkmaar Zuid/Overdie zijn relatief traag en complex. De routes zijn gekronkeld, lijn 2 en lijn 8 rijden in één richting door de binnenstad en lijn 8 figureert 2 keer per uur als tegenspits van de huidige lijn 2.

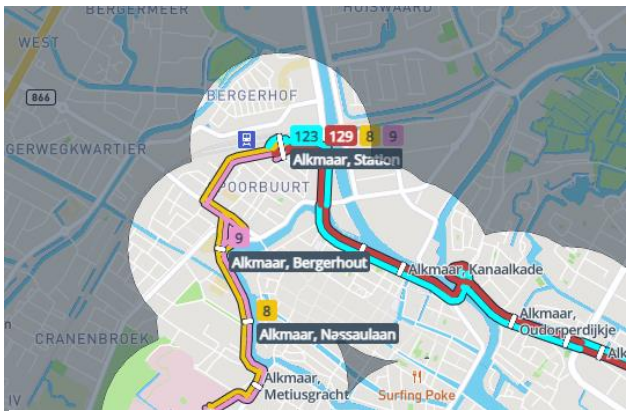
Alkmaar Zuid wordt met de nieuwe routevoering en dienstregeling bediend met twee goede lussen met reistijdwinst voor de reizigers, lijn 8 en lijn 9. In één richting is er sprake van de snelle route en er wordt geen tijd meer verloren door de route in de binnenstad. De korte loopafstanden blijven gewaarborgd en alle haltes in Alkmaar Zuid/Overdie blijven bediend.



Figuur 3: Lijnennetkaart Alkmaar Zuid

Lijn 8 rijdt vanaf Alkmaar Station via het ziekenhuis richting Overdie. Bij de halte N.G. Piersonstraat gaat lijn 8 links de ijk in en rijdt via Oud Overdie naar de Koelmalaan. Vanaf de Koelmalaan rijdt lijn 8 over W. de Zwijgerlaan terug naar Alkmaar Station via het ziekenhuis. Lijn 9 rijdt vanaf Alkmaar station via het ziekenhuis en over de Koelmalaan richting Overdie. Bij de Melis Stokelaan gaat lijn 9 rechtsaf om zo via Overdie-West, Kooimeer en Burgemeesterskwartier terug te rijden naar Alkmaar Station via het ziekenhuis. De haltes in de binnenstad komen te vervallen.

Dit zijn de haltes *Alkmaar Ritsevoort*, *Alkmaar Heul* en *Alkmaar, Kerkplein*. Ondanks dat de haltes in binnenstad komen te vervallen, blijft de binnenstad goed gedekt door de haltes van onder andere lijn 8, lijn 9, lijn 123 en lijn 129. Reizigers kunnen gebruik maken van de haltes Nassaulaan, Bergerhout en Kanaalkade.

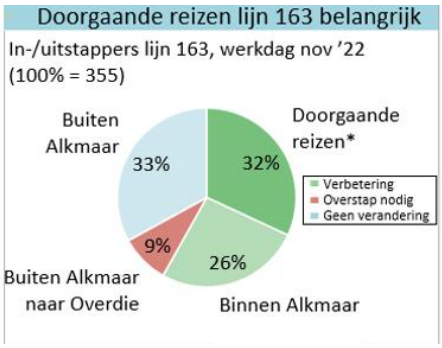


Figuur 4: Haltedekking Alkmaar Centrum

Lijn 163 heeft binnen Alkmaar nu een ontsluitende functie en verliest daardoor tijd voor doorgaande reizigers naar o.a. Boekelermeer, Akersloot en Uitgeest. Doorgaande reizigers vormen een belangrijke doelgroep voor lijn 163, zie Figuur 6. Daarom wordt de route van lijn 163 gestrekt door Alkmaar. De haltes die op lijn 163 komen te vervallen, worden nog door lijn 8 aangedaan.

Gevolgen

- 4 minuten rijtijdwinst voor ongeveer 115 doorgaande reizigers per dag
- Ongeveer 30 reizigers moeten verder lopen of overstappen naar hun bestemming in Overdie.



Figuur 5: Reizen lijn163

2.1.3 St. Pancras

Dagsoort	Ma-vr	Zaterdag	Zondag
Bedienings-periode	06:00 – 24:00	06:00 – 24:00	07:00 – 24:00
Frequentie	1 x p/u	1 x p/u	1 x p/u

Tabel 5: Frequentietabel lijn 10

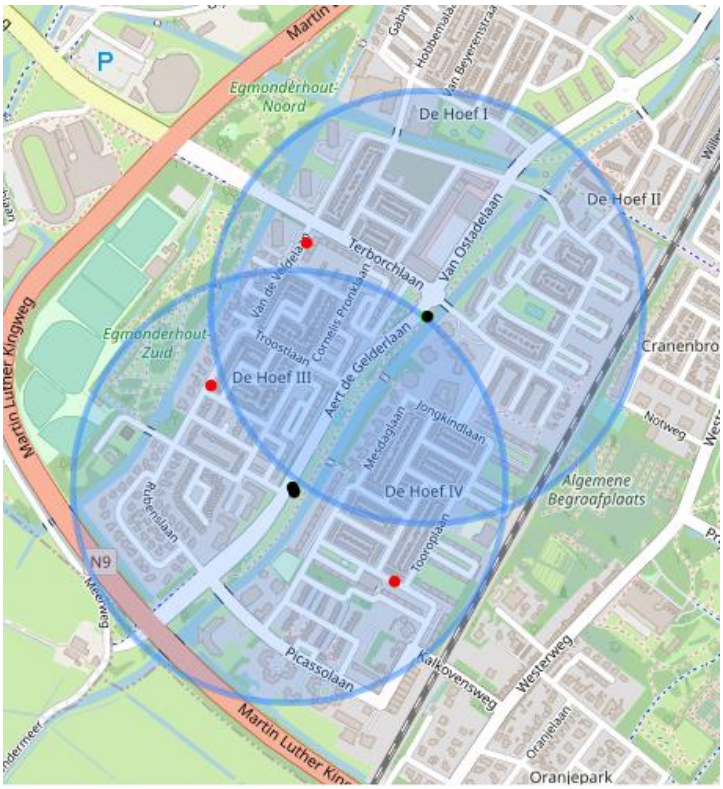
Lijn 10 rijdt momenteel in de ochtend- en middagspits 2 keer per uur, de rest van de dag 1 x per uur. Lijn 10 heeft een lage bezetting. Met een hoge piekfrequentie tijdens de brede spitsperiode worden St. Pancras en Oudorp bovengemiddeld bediend t.o.v. andere delen van de concessie. Lijn 10 rijdt voortaan altijd 1 x per uur.

2.1.4 Graft/Schermer/De Rijp

Sinds de start van de concessie rijdt lijn 123 alleen op weekdagen. Overalflex rijdt momenteel hier in het weekend. De aanvraagkans is dermate hoog dat lijn 123 de hele week vast zal gaan rijden. Dit betekent dat Overalflex Alkmaar volledig vervalt.

Graft/Schermer/De Rijp zijn bereikbaar in het weekend zonder reservering

2.1.5 Corridor Egmond aan Zee – Alkmaar De Hoef – Alkmaar Station



Figuur 6: Haltedekking Alkmaar de Hoef

- Halte wordt verplaatst
- Halte komt te vervallen

Lijn 165 wordt gebundeld met de huidige lijn 1. Lijn 165 en lijn 1 rijden momenteel beiden in zuidwestelijke richting vanaf Alkmaar Station. Lijn 1 kent een relatief lage reizigersvraag, het tracé Egmond-Alkmaar heeft ook een lage reizigersvraag, maar wel hoger dan lijn 1. Door deze lijnen te koppelen, ontstaat er één sterk tracé.

Drie haltes die nu op de route van lijn 1 liggen komen te vervallen. Het gaat om de haltes *Alkmaar, Vincent van Goghlaan*, *Alkmaar, Troostlaan* en *Alkmaar, Schoumanlaan*. Drie haltes van lijn 1 moeten verplaatst worden zodat ze de haltes voor de nieuwe route goed bereikbaar zijn. Het gaat om de haltes *Alkmaar, C. Pronklaan, Alkmaar, Winkelcentrum De Hoef* en *Alkmaar, Picassolaan*. De wijk De Hoef blijft goed ontsloten, de gemiddelde halteafstand is in de nieuwe situatie ca. 225 meter.

De haltes *Alkmaar, Bergerweg* en *Alkmaar, Robonsbosweg* komen voor lijn 165 te vervallen. De halte *Alkmaar, Sportpark de Meent* moet verplaatst worden van de Olympiaweg naar de Hoeverweg (N512). Lijn 165 zal de huidige frequentie behouden. De frequentie van lijn 165 is hoger dan de huidige lijn 1.

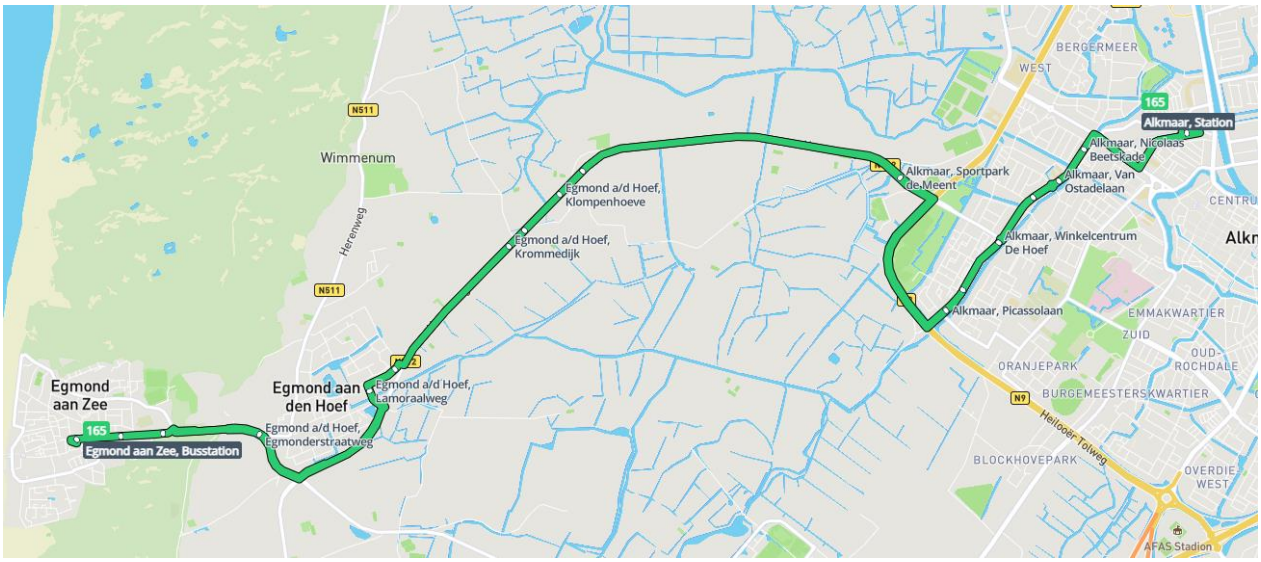
De aanpassing voor de route van lijn 165 heeft gevolgen voor reizigers uit Egmond en reizigers uit Alkmaar De Hoef. De gevolgen worden hieronder opgesomd:

Gevolgen voor Alkmaar De Hoef:

- Gemiddeld 60 meter verder lopen naar een halte, maar volledig en goed ontsloten. (zie Figuur 7)
- De reistijd is tot 2 minuten sneller.
- Frequentie van 1 keer naar 2 keer per uur in de dalperiode.

Gevolgen voor Egmond:

- 2 minuten langere reistijd.
- Geen rechtstreekse verbinding meer tussen Egmond en scholen bij halte Robonsbosweg. Dit gaat op werkdagen om ongeveer 8 reizigers.



Figuur 7: Route lijn 165

2.1.6 Alkmaar Station – Hogeschool Alkmaar - Bergen

Scholierenlijn 660 komt te vervallen en dit heeft gevolgen voor lijn 166. Lijn 166 wordt qua frequentie geïntensiveerd en er wordt ander materieel ingezet tijdens schooltijden. Er verandert niks aan de routevoering. De frequentie in de ochtendspits gaat van 2 keer naar 4 keer per uur, ook van Bergen naar Alkmaar. Tijdens schooltijden wordt lijn 166 met een 18 meter bus gereden, om incidentele studentendrukte op te vangen. De frequentie wordt niet opgehoogd in de middagspits, omdat de studenten in de middag geleidelijk de school verlaten in tegenstelling tot de ochtendspits waarin alle studenten rond hetzelfde tijdstip op de Hogeschool willen arriveren. De halte Alkmaar, Kees Boekestraat wordt momenteel door lijn 660 aangedaan, maar lijn 166 zal daar niet halteren. Deze halte ligt op 250 meter afstand van de halte Alkmaar Groeneweg, die aangedaan wordt door lijn 166.

Door lijn 660 te laten vervallen en lijn 166 maar op enkele momenten te intensiveren, kunnen we het voorzieningenniveau elders in Noord-Holland Noord verhogen.

Dagsoort	Ma-vr Overdag	Ma-vr Ochtend-spits	Ma-vr avond	Zaterdag overdag	Zaterdag avond	Zondag
Bedienings-periode	06:00 – 08:00 10:00 – 19:00	08:00-10:00	19:00 – 24:00	08:00 – 18:00	18:00 – 24:00	09:00 – 23:00
Frequentie	2 x p/u	4 x p/u	1 x p/u	2 x p/u	1 x p/u	1 x p/u

Tabel 6: Frequentietabel lijn 166

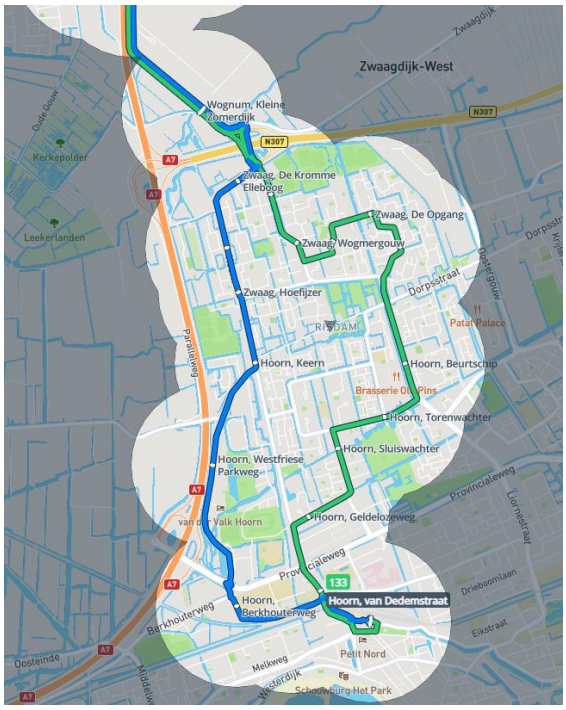
2.2 Regio West-Friesland

2.2.1 Zwaag Risdam

In Risdam rijden twee streeklijnen en een stadslijn door dezelfde wijk. De huidige invulling benut het potentieel niet optimaal. Lijn 136 heeft namelijk een beperkte bediening: Overalflex op zaterdag en geen OV op zondag. Lijn 11 en 133 rijden op hetzelfde moment parallel aan elkaar. In de nieuwe dienstregeling zullen lijn 133 en lijn 11 gebundeld tot één krachtige bundel en de bediening van lijn 136 wordt uitgebreid. Door het bundelen van lijn 133 en lijn 11 krijgt lijn 133 een andere route in Risdam en zal lijn 133 een aantal haltes van de huidige lijn 136 in het noorden van Risdam bedienen. Lijn 136 zal juist weer een aantal haltes van de huidige lijn 133 bedienen. Hieronder worden de gevolgen van deze routevoering en dienstregeling wijziging op een rij gezet.

- Lijn 133 behoudt de huidige frequentie, op het traject tot Zwaag Risdam wordt in de spits 4 keer per uur gereden.
- Lijn 136 heeft vast OV op zaterdag en zondag, in plaats van Overalflex op zaterdag en geen OV op zondag. Hierdoor worden ruim 6.000 inwoners in de streek beter bediend. Dit betekent dat Overalflex Hoorn vervalt.
- De gemiddelde halteafstand in Risdam wordt ongeveer 50 meter meer. 99,9% van de inwoners heeft een halte binnen 500 meter afstand.
- De reistijd voor reizigers vanuit Wognum en verder (richting Hoogwoud) neemt met 1 à 2 minuten toe met lijn 133
- De haltes Hoorn, Wever, Hoorn, Porder en Hoorn, Het Erf komen te vervallen. De halte Hoorn, Torenwachter zal worden verplaatst richting de weg Poortwachter.
- Het stadhuis van Hoorn blijft goed bereikbaar met lijn 132, 131 en buurtbus 415.

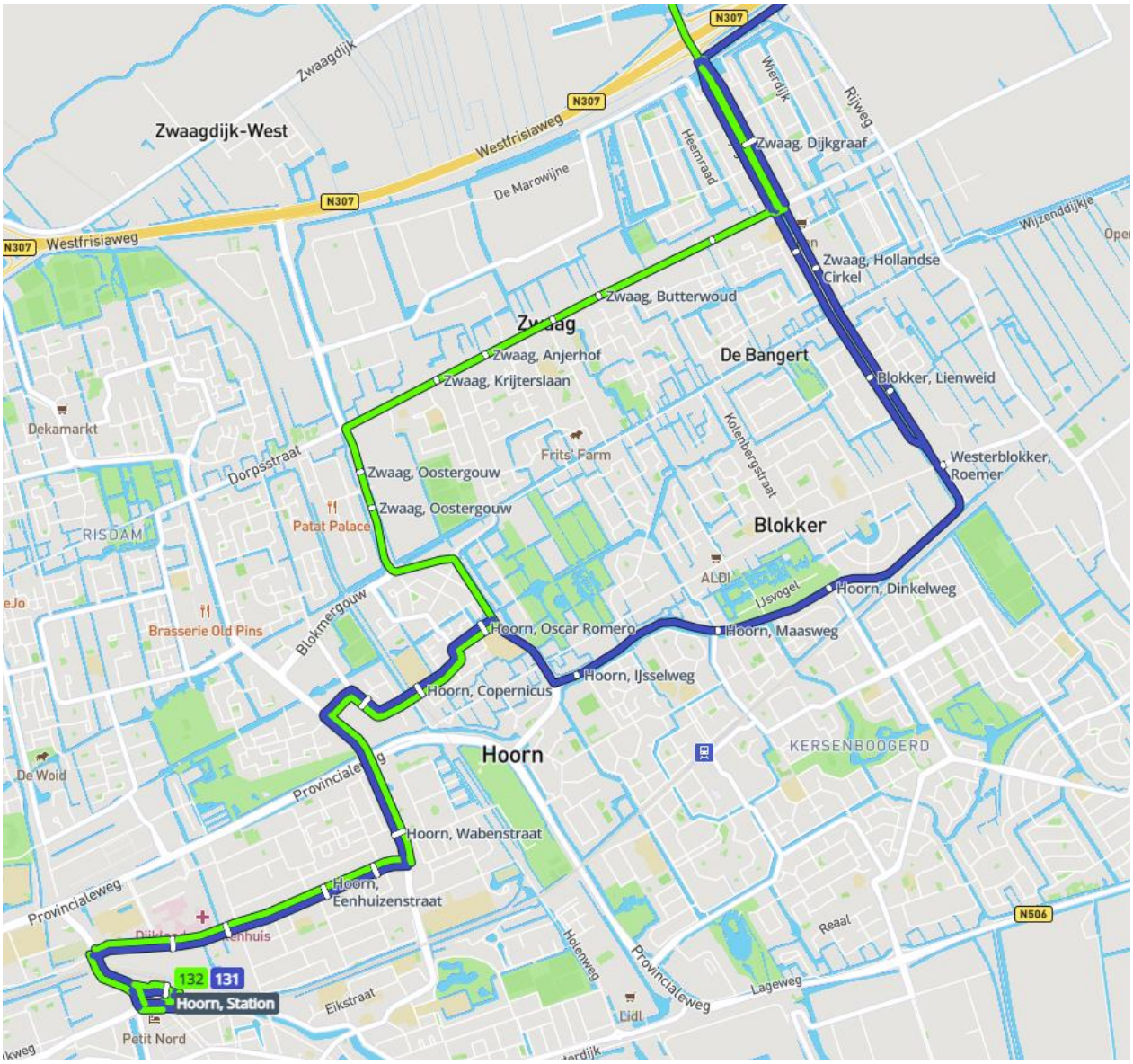
In Figuur 8 wordt de nieuwe routevoering van lijn 133 en lijn 136 weergegeven in Risdam inclusief de haltedekking. De routevoering ten noorden van Zwaag is niet aangepast voor deze twee lijnen.



Figuur 8: Routes lijn 133 en lijn 136 incl. haltedekking:

2.2.2 Zwaag Dorpsstraat/ De Strip

De wens van Gemeente Hoorn is om nieuwe woningen langs ‘de Strip’ met OV te ontsluiten. Deze wens is lastig in te vullen, de verwachte reizigersvraag is te klein voor een eigen lijn. Lijn 132/131 zijn de enige lijnen die hier in de buurt komen. De route van lijn 131 heeft weinig in- en uitstappers in het industriegebied van Zwaag, daarnaast hebben zij alternatieve haltes op loopafstand, namelijk de haltes van lijn 132 aan de Dorpsstraat. Lijn 131 zal met ingang van de nieuwe dienstregeling niet meer via het bedrijventerrein Westfrisia-Oost rijden, maar zal via De IJsselweg en De Strip van en naar Hoorn Station rijden. Hierdoor komen de volgende haltes te vervallen: *Zwaag, Gevangenis, Zwaag, De Corantijn, Zwaag, De Marowijne, Zwaag, Waarschap en Zwaag, Westerkrabhoofd.* In Figuur 10 is zichtbaar hoe deze nieuwe routevoering eruitziet. Lijn 131 rijdt van maandag tot en met zaterdag overdag één keer per uur in beide richtingen tussen Hoorn Station en Andijk Kerkbuurt, in de avonden en op zondag rijdt lijn 131 tot de Westfrisiaweg.



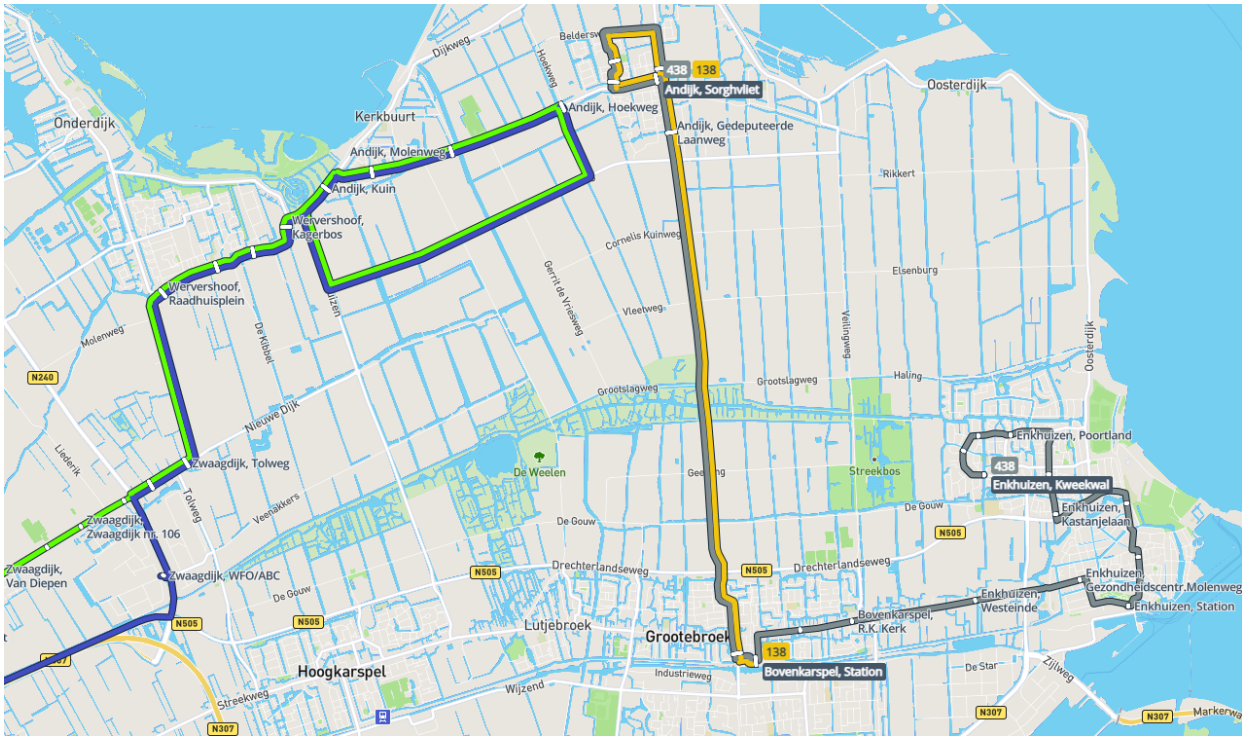
Figuur 9: Routevoering Zwaag Dorpsstraat/De Strip

2.2.3 Wervershoof – Andijk – Bovenkarspel

De reizigers vanuit Andijk reizen vooral naar/via Hoorn Station. Hun reis kan aanzienlijk versneld worden door ze sneller naar een treinstation te brengen met de bus. Daarnaast zijn de tussenritten vanaf Wervershoof niet populair, mede vanwege de twee keer per uur frequentie van NS.

Effectievere, versnelde invulling voor Andijk

In de dienstregeling 2024 wordt Andijk sneller bediend door lijn 138 die tussen Andijk en Bovenkarspel Station rijdt. Hoe de dienstregeling van lijn 138 eruit gaat zien is nog onbekend. Het kan dat lijn 138 de gehele dag gaat rijden of alleen verdichtingsritten gaat rijden in de ochtend- en middagspits. De dienstregeling van deze lijn wordt afgestemd met de dienstregeling van buurtbus 438. Buurtbus 438 blijft dezelfde route rijden, maar zal een andere dienstregeling gaan rijden. Reizigers uit Andijk zijn tot 20 minuten sneller in Hoorn door tussen Bovenkarspel en Hoorn Station met de trein te reizen. Lijn 132 zal niet meer verder rijden dan Andijk Hoekweg, lijn 131 zal ook van/naar Andijk Hoekweg rijden in plaats van Wervershoof R.K. Kerk. Beide lijnen zullen van maandag tot en met zaterdag overdag 1 keer per uur rijden in beide richtingen. In de avond en op zondag rijdt alleen lijn 132 één keer per uur van/naar Andijk Hoekweg. Om te kunnen keren en eventueel tijd af te wachten, rijden lijn 132 en 131 via de Gedeputeerde Laanweg van/naar Andijk Hoekweg. Lijn 132 rijdt in de richting van Hoorn Station via de Gedeputeerde Laanweg en lijn 131 rijdt richting Andijk Hoekweg via de Gedeputeerde Laanweg.



Figuur 10: Routevoering Andijk/ Wervershoof

2.2.4 Medemblik - Hoorn

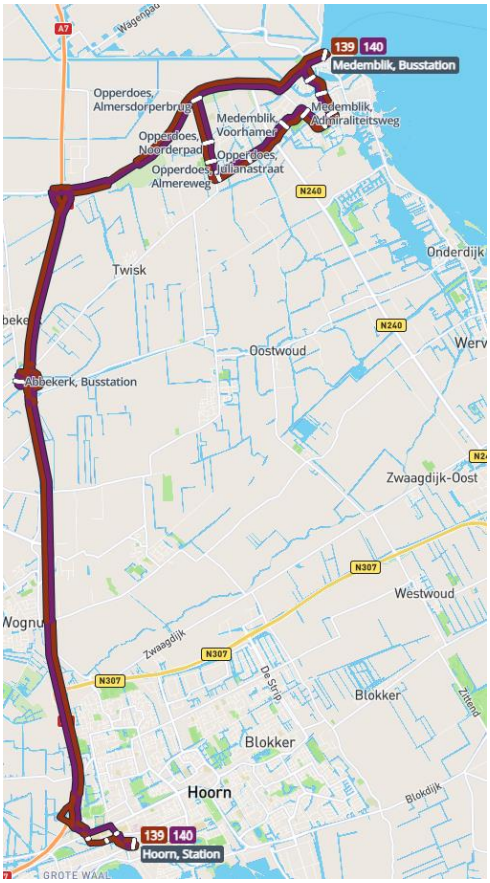
Momenteel rijdt lijn 139 tussen Hoorn en Medemblik via Opperdoes. Lijn 140 rijdt als sneldienst tussen Hoorn en Medemblik. De reguliere route en de sneldienst wordt gecombineerd op werkdagen en zaterdag overdag. In de avonden en op zondag wordt altijd de ontsluitende route gereden.

Lokale verbondenheid blijft intact, echter 86% van de reizigers reist van/naar Hoorn Station.

Lijn 139 zal de sneldienst rijden van Hoorn naar Medemblik via Abbekerk en rijdt daarna de ontsluitende route van Medemblik naar Hoorn via Opperdoes. Lijn 140 zal de ontsluitende route rijden van Hoorn naar Medemblik via Opperdoes en rijdt daarna direct door als sneldienst van Medemblik naar Hoorn via Abbekerk Busstation.

Deze routevoering zorgt voor een snellere reisoptie, wat 1 tot 10 minuten reistijdwinst oplevert voor 50% van de reizigers. Alle reizigers behoudt hetzelfde aantal verbindingen met Hoorn.

In de spits op weekdagen rijden lijn 139 en lijn 140 twee keer per uur per richting. In de daluren en op zaterdag rijden deze lijnen één keer per uur per richting. In de avond en op zondag rijdt lijn 139 alleen richting 2, van Medemblik naar Hoorn via Opperdoes. Lijn 140 rijdt in de avond en op zondag alleen richting 1, van Hoorn naar Medemblik via Opperdoes. Oftewel in de avond en op zondag wordt altijd de ontsluitende route gereden.



Figuur 11: Routevoering Medemblik-Hoorn

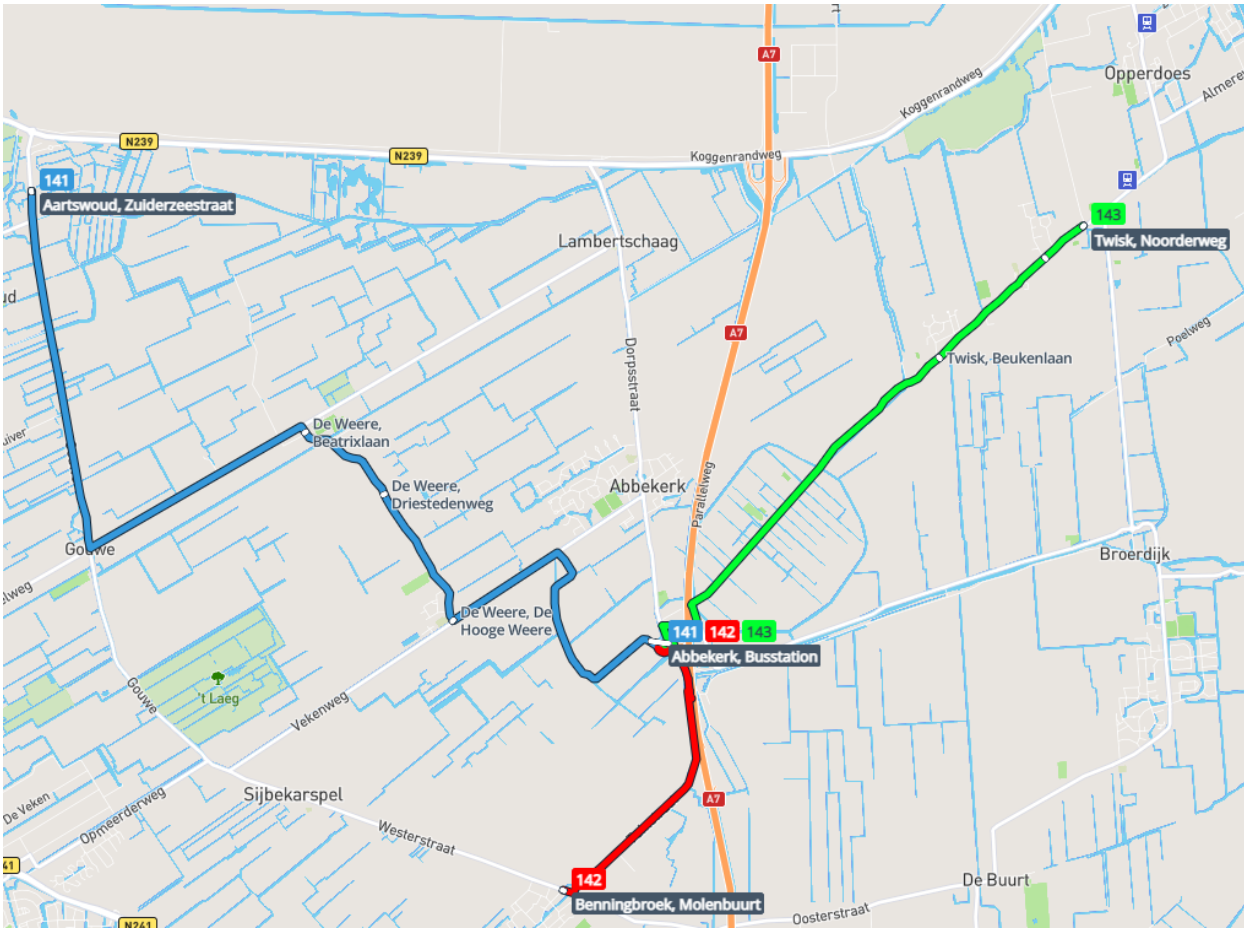
2.2.5 Hub Abbekerk Busstation – Aartswoud/De Weere/Benningbroek/Twisk

Lijn 636 komt te vervallen. Deze lijn heeft een lage bezetting en rijdt parallel met andere lijnen naar Hoorn. Reizigers uit Hoogwoud kunnen met lijn 133 naar Hoorn of kunnen gebruik maken van lijn 617 en de trein. De plaatsen Aartswoud, De Weere en Benningbroek worden ontsloten door lijn 141 of lijn 142. De exacte route en dienstregeling van deze lijnen wordt beschreven bij lijn 141 en lijn 142.

Lijn 636 komt per dienstregeling 2024 te vervallen. Deze lijn kent een lage bezetting en rijdt parallel met andere lijnen naar Hoorn. Om de dorpen Aartswoud, De Weere en Benningbroek te ontsluiten met OV worden er ‘feederlijnen’ ingelegd die aantakken op de hub Abbekerk Busstation. Ook Twisk, met 930 inwoners, krijgt OV. Op Abbekerk Busstation kan met overstappen op de bus naar Hoorn. Op deze manier krijgen 2330 inwoners meer reisopties, maar de 270 inwoners uit Sijbekarspel verliezen OV. De reisimpact verschil per bestemming, men reist sneller naar Hoorn Station, maar langzamer naar Oscar Romero. De scholieren zullen twee keer over moeten stappen, op Abbekerk Busstation en op Hoorn Station.
De routevoering is al volgt:

- Lijn 141: Aartswoud – De Weere – Abbekerk v.v.
- Lijn 142: Benningbroek – Abbekerk v.v.
- Lijn 143: Twisk – Abbekerk v.v.

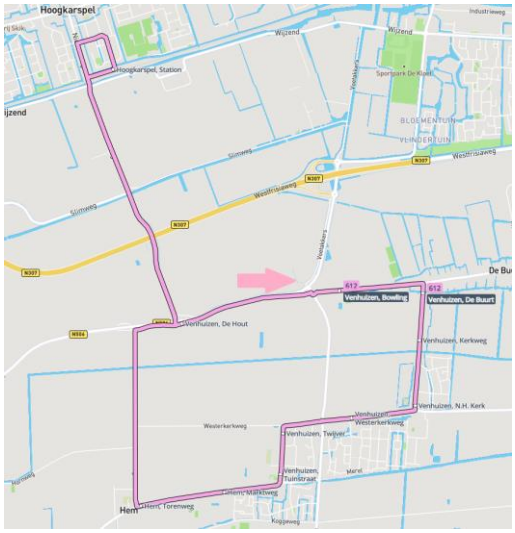
Deze lijnen rijden het hele jaar op werkdagen 1 keer per uur in beide richtingen tussen 7:00 uur en 10:00 uur ’s ochtends en tussen 14:00 uur ’s middags en 19:00 uur ’s avonds. In Figuur 12 worden de routes van lijn 141, lijn 142 en lijn 143 weergegeven.



Figuur 12: Routevoering Abbekerk Busstation

2.2.6 Venhuizen – Hem – Wijdenes – Schellinkhout - Hoorn

Lijn 612 rijdt nu één rit in de ochtend van Venhuizen naar Hoorn. Deze rit kent geen hoge bezetting en de exploitatie is op deze manier erg kostbaar. Lijn 612 blijft bestaan, maar de route van deze lijn wordt aangepast. De reizigers uit Venhuizen en Hem zullen naar de trein worden gebracht en zullen dan met de trein verder reizen richting Hoorn. Lijn 612 rijdt 4 ritten per dag, 2x per uur in de ochtendspits tussen 7:00 uur en 09:00 uur. De rest van de dag kunnen de reizigers van/naar Venhuizen en Hem reizen met buurtbus 412, deze lijn rijdt tussen Hoorn en Bovenkarspel via Venhuizen en Hem. In de ochtend zal de dienstregeling van lijn 412 aangepast worden om de reizigers uit Wijdenes en Schellinkhout beter te bedienen, aangezien lijn 612 deze plaatsen niet meer aandoet. Buurtbus 412 zal de eerste drie ritten tussen Wijdenes en Hoorn Station rijden. Daarna zal de buurtbus weer haar reguliere dienstregeling oppakken.



Figuur 13: Route lijn 612

De haltes die in de ochtendspits niet aan worden gedaan zijn:

- *Hem, Zaadhandel Hem*
- *Hem, Schoenmaker*
- *Hem, De Kapel*
- *Hem, Elba*
- *Wijdenes, Noorderuitweg*
- *Wijdenes, Keetman*

Lijn 612 heeft op deze haltes geen instappers, buurtbus 412 heeft alleen instappers op deze haltes buiten de spitsperiode. In Figuur 14 wordt de nieuwe route van lijn 12 weergegeven.

maandag t/m vrijdag — **412a**

van HOORN Station naar BOVENKARSPEL Station

plaats en haltenaam	ritnr:	1	3	5	7	9	11	13	15	17
Hoorn, Station	V	7 32	7 52	8 36	9 36	10 36	11 36	12 36	13 36	14 36
Hoorn, Industrieterein HN 80		7 43	8 03	8 47	9 47	10 47	11 47	12 47	13 47	14 47
Schellinkhout, De Dregt		7 47	8 07	8 51	9 51	10 51	11 51	12 51	13 51	14 51
Wijdenes, Wapen van Wijdenes		7 54	8 14	8 58	9 58	10 58	11 58	12 58	13 58	14 58
Hem, Marktweg		8 00	8 20	9 04	10 04	11 04	12 04	13 04	14 04	15 04
Venhuizen, De Buurt			8 25	9 09	10 09	11 09	12 09	13 09	14 09	15 09
Hoogkarspel, Station			8 31	9 15	10 15	11 15	12 15	13 15	14 15	15 15
Hoogkarspel, Julianastraat			8 33	9 17	10 17	11 17	12 17	13 17	14 17	15 17
Lutjebroek, P.J. Jongstraat			8 36	9 20	10 20	11 20	12 20	13 20	14 20	15 20
Grootebroek, Martinus College			8 40	9 24	10 24	11 24	12 24	13 24	14 24	15 24
Bovenkarspel, Station	A		8 45	9 29	10 29	11 29	12 29	13 29	14 29	15 29

plaats en haltenaam	ritnr:	19	21	23
Hoorn, Station	V	15 36	16 36	17 36
Hoorn, Industrieterein HN 80		15 47	16 47	17 47
Schellinkhout, De Dregt		15 51	16 51	17 51
Wijdenes, Wapen van Wijdenes		15 58	16 58	17 58
Hem, Marktweg		16 04	17 04	18 04
Venhuizen, De Buurt		16 09	17 09	18 09
Hoogkarspel, Station		16 15	17 15	
Hoogkarspel, Julianastraat		16 17	17 17	
Lutjebroek, P.J. Jongstraat		16 20	17 20	
Grootebroek, Martinus College		16 24	17 24	
Bovenkarspel, Station	A	16 29	17 29	

maandag t/m vrijdag — **412b**

van BOVENKARSPEL Station naar HOORN Station

plaats en haltenaam	ritnr:	2	4	6	8	10	12	14	16	18
Bovenkarspel, Station	V				8 45	9 33	10 33	11 33	12 33	13 33
Grootebroek, Martinus College					8 48	9 36	10 36	11 36	12 36	13 36
Lutjebroek, P.J. Jongstraat					8 52	9 40	10 40	11 40	12 40	13 40
Hoogkarspel, Julianastraat					8 56	9 44	10 44	11 44	12 44	13 44
Hoogkarspel, Station					8 57	9 45	10 45	11 45	12 45	13 45
Venhuizen, De Buurt		6 59			9 04	9 52	10 52	11 52	12 52	13 52
Hem, Marktweg		7 05		8 00	9 10	9 58	10 58	11 58	12 58	13 58
Wijdenes, Wapen van Wijdenes		7 11	7 33	8 06	9 16	10 04	11 04	12 04	13 04	14 04
Schellinkhout, De Dregt		7 17	7 39	8 12	9 22	10 10	11 10	12 10	13 10	14 10
Hoorn, Industrieterein HN 80		7 23	7 45	8 18	9 28	10 16	11 16	12 16	13 16	14 16
Hoorn, Station	A	7 30	7 52	8 25	9 35	10 23	11 23	12 23	13 23	14 23

plaats en haltenaam	ritnr:	20	22	24	26
Bovenkarspel, Station	V	14 33	15 33	16 33	17 33
Grootebroek, Martinus College		14 36	15 36	16 36	17 36
Lutjebroek, P.J. Jongstraat		14 40	15 40	16 40	17 40
Hoogkarspel, Julianastraat		14 44	15 44	16 44	17 44
Hoogkarspel, Station		14 45	15 45	16 45	17 45
Venhuizen, De Buurt		14 52	15 52	16 52	17 52
Hem, Marktweg		14 58	15 58	16 58	17 58
Wijdenes, Wapen van Wijdenes		15 04	16 04	17 04	
Schellinkhout, De Dregt		15 10	16 10	17 10	
Hoorn, Industrieterein HN 80		15 16	16 16	17 16	
Hoorn, Station	A	15 23	16 23	17 23	

2.2.7 Lijn 655

De vraag op lijn 655 is, zeker sinds Covid, sterk teruggelopen. De gemiddelde bezetting per rit is 3. Lijn 655 komt te vervallen. De reizigers van deze lijn kunnen nog steeds tussen Medemblik en Wieringerwerf reizen, alleen moeten ze eerst met lijn 139 of lijn 140 naar Abbekerk Busstation reizen en daar overstappen op lijn 135 richting Wieringerwerf. Deze reis kan tot 14 minuten extra reistijd kosten, afhankelijk van de herkomst in Medemblik. Alle haltes waar lijn 655 momenteel halteert, worden met de nieuwe dienstregeling nog steeds aangedaan door andere lijnen. Er komen dus geen haltes volledig te vervallen.

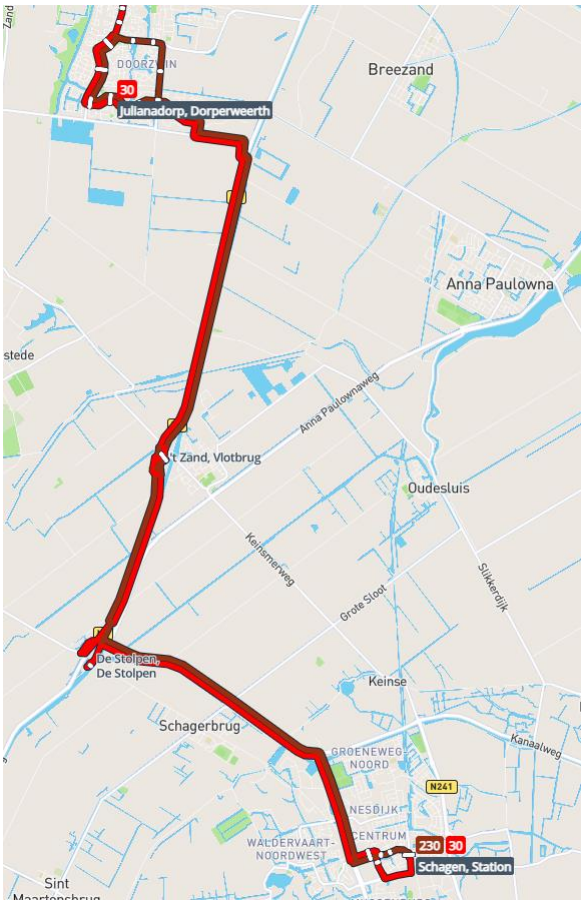
2.3 Regio Kop van Noord-Holland & Texel

2.3.1 Julianadorp – Schagen

Uit Julianadorp willen meer reizigers richting Schagen en verder dan richting Den Helder. Het huidige lijnennet is nu vooral op Den Helder gericht, met uitzondering van enkele scholierenritten. Veel reizigers reizen ‘om’ via Den Helder Zuid, dit kost meer tijd en meer reiskosten.

Lijn 30 wordt met de ingang van dienstregeling 2024 structureel verlengd naar Schagen. Komende vanaf Den Helder zal lijn 30 via de westkant van Julianadorp rijden en rijdt vanaf Dorperweerth door richting Schagen. De oostkant van Julianadorp wordt niet meer door lijn 30 aangedaan. Lijn 30 zal het hele jaar door 1 keer per uur per richting rijden.

Daarnaast wordt lijn 30 versterkt door lijn 130 tussen Julianadorp en Schagen. Lijn 130 rijdt wel het rondje in Julianadorp, alleen dan met de klok mee. Lijn 130 rijdt op werkdagen buiten de vakantie tussen 07:00 uur en 18:00 uur ook één keer per uur in beide richtingen. Hierdoor kunnen reizigers goedkoper en sneller richting Alkmaar reizen en zijn er veel meer reisopties naar Schagen. Lijn 652 komt te vervallen. Zie Figuur 14 de routevoering van lijn 30 en lijn 130 tussen Julianadorp en Schagen.



Figuur 14: Routevoering Julianadorp - Schagen

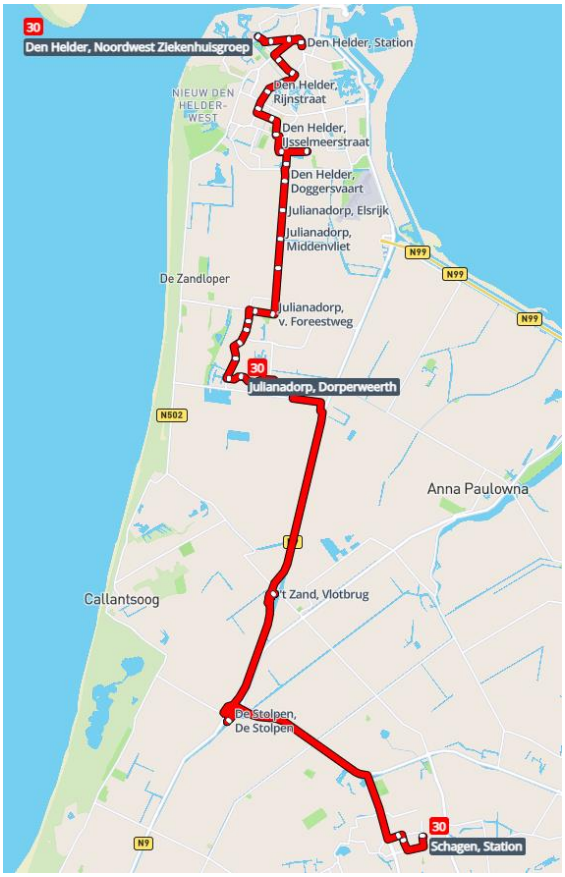
2.3.2 Julianadorp – Den Helder

De reizigers tussen Julianadorp en Den Helder kunnen wel minder frequent reizen. De frequentie is aangepast op de vervoervraag tussen Julianadorp en Den Helder, met de mogelijkheid om te reizen naar Schagen Station is de verwachting dat de vervoervraag vanuit Julianadorp naar Den Helder afneemt. De reismogelijkheden binnen Den Helder zullen vergelijkbaar blijven, doordat er nog twee nieuwe lijnen in Den Helder zullen gaan rijden, dit is terug te vinden bij 2.3.3 en 2.3.4. De drukke haltes zoals Drs. Bijlsweg en IJsselmeerstraat, waar veel scholieren op stappen, worden ook aangedaan door een nieuwe route die van/naar Den Helder Station rijdt.

Lijn 30 zal vanaf Nieuw Den Helder een versnelde route naar Den Helder Station rijden om vervolgens door te rijden naar het ziekenhuis, zo blijft Julianadorp nog steeds met een rechtstreekse verbinding verbonden met het ziekenhuis. Ook het ziekenhuis wordt nog aangedaan door een andere route, waardoor niet alle reizigers van/naar het ziekenhuis afhankelijk zijn van lijn 30. In Tabel 6 wordt de verdeling weergegeven tussen de eindbestemmingen ziekenhuis of station op lijn 30 als gemiddelde per dag. De tabel onderbouwd de keuze om via het station naar het ziekenhuis te reizen in plaats van andersom.

Herkomstplaats	Den Helder, Noordwest Ziekenhuisgroep	Den Helder, Station	Totaal
Den Helder	16,91	87,36	104,27
Julianadorp	7,59	51,64	59,23
Totaal	24,50	139,14	163,64

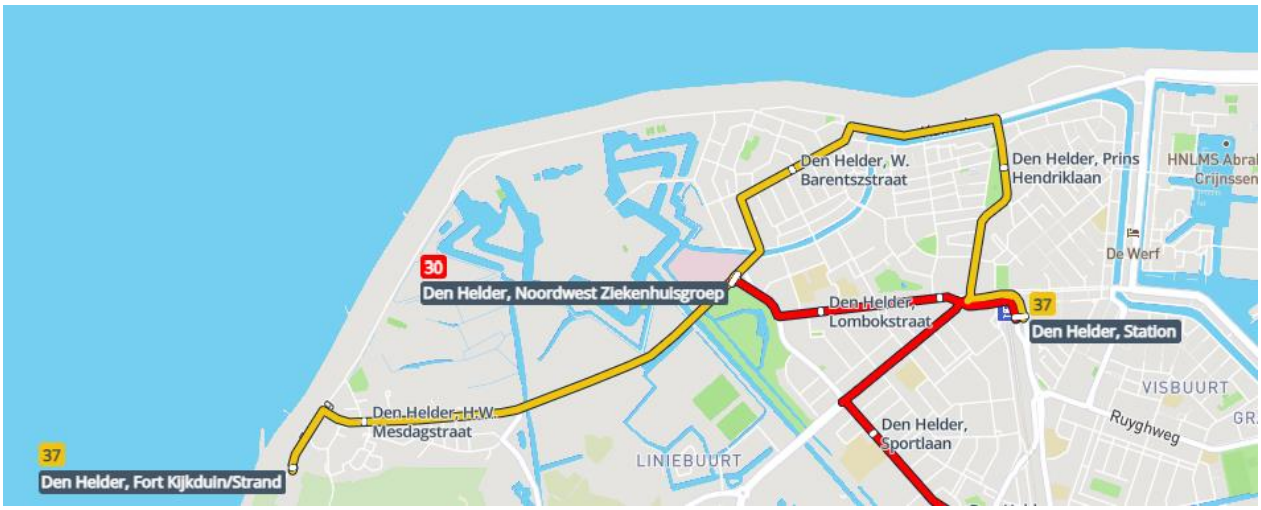
Tabel 7: Verdeling eindbestemming Ziekenhuis of Station lijn 30, werkdagen november 2022



Figuur 15: Route lijn 30

2.3.3 Den Helder Station – Ziekenhuis – Huisduinen

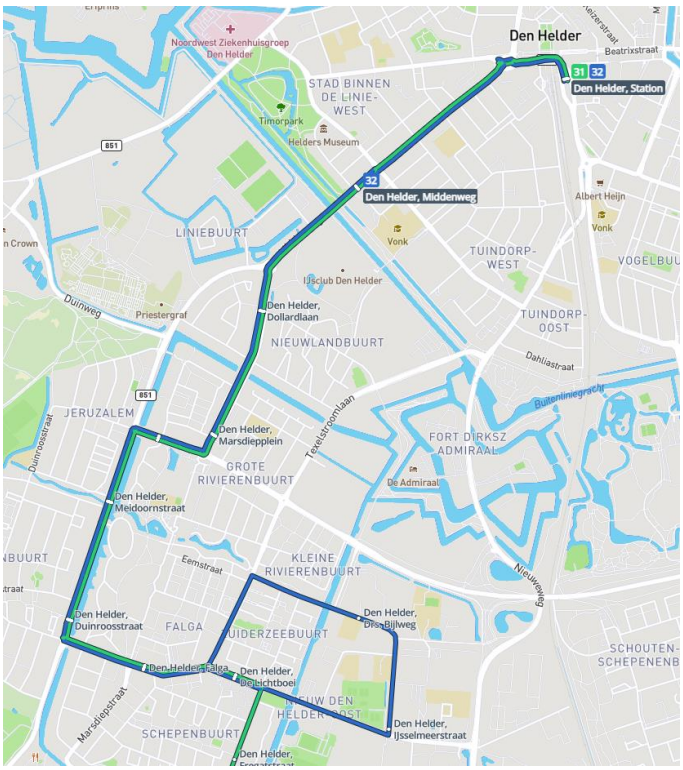
Vanaf dienstregeling 2024 wordt ook Huisduinen weer ontsloten met OV, lijn 37 heeft namelijk Fort Kijkduin als eindhalte. Hierdoor zijn 600 extra inwoners verbonden met OV en kunnen toeristen 365 dagen per jaar Huisduinen bereiken. Het lusje dat nu door lijn 31 gereden wordt langs het ziekenhuis en door Oud Den Helder zal door lijn 37 bediend worden.



Figuur 16: Routevoering Den Helder NS - Ziekenhuis- Huisduinen

2.3.4 Nieuw Den Helder

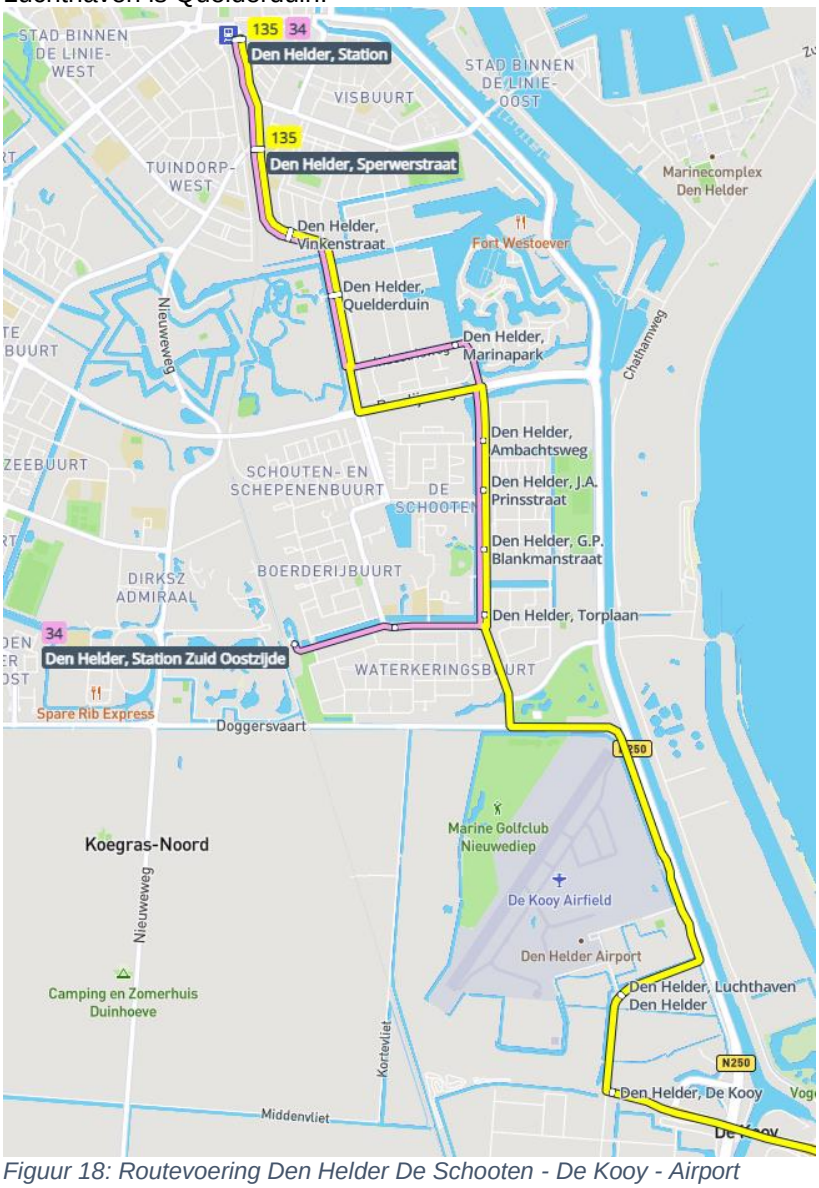
Den Helder krijgt een nieuw lijnennet gericht op de wensen van de reizigers. Lijn 31 bijvoorbeeld rijdt met de huidige route om: veel reizigers willen vanuit Nieuw Den Helder naar Den Helder Station of naar het centrum. Net als lijn 30 zal lijn 31 versneld naar Den Helder Station rijden. Vervolgens wordt er nog een nieuwe route, lijn 32, ingelegd tussen Den Helder Station en Nieuw Den Helder. Dit is eigenlijk een ingekorte variant van lijn 31, om zo twee keer per uur tussen Den Helder Station en Nieuw Den Helder te kunnen faciliteren. Lijn 32 rijdt een lus in Nieuw Den Helder Oost om vervolgens weer terug te rijden richting het station.



Figuur 17: Routevoering Nieuw Den Helder

2.3.5 De Schooten – De Kooy - Airport

Lijn 34 biedt in onlogische richting een overstap op de trein: de reizigers reizen eerst naar het noorden om vervolgens met de trein richting Schagen te reizen. Lijn 34 rijdt voortaan vanaf Den Helder, Marinapark rechtdoor in plaats rechtsaf de Hendrik Baskeweg in. Alle haltes aan de Torplaan worden nu in beide richtingen aangedaan, na de halte Dirk Abbesteelaan rijdt lijn 34 door naar Station Den Helder Zuid.
Sinds de nieuwe concessie is ingegaan bestaat de lokale wens om bedrijventerrein de Kooij en Den Helder Airport per OV te ontsluiten, maar de reizigersvraag is te laag om een aparte lijn hiervoor in te leggen. Lijn 135 komt hier dichtbij in de buurt, in 2024 zal de route van lijn 135 verlegd worden via bedrijventerrein de Kooij en Airport. Deze wijziging is onder voorbehoud van de gemeten rijtijden, aangezien we verbonden zijn aan de knoop op Den Oever Busstation. Als lijn 135 de aangepaste route gaat rijden, zal de bus over de Torplaan moeten rijden in plaats van via de N250, maar in verband met de rijtijd zal lijn 135 niet op de haltes langs de Torplaan halteren. De eerste halte na Den Helder Luchthaven is Quelderduin.



Figuur 18: Routevoering Den Helder De Schooten - De Kooy - Airport

Een nieuw lijnennet met gelijke bediening het hele jaar door.

Alle lijnen rijden alle dagen van de week 1 keer per uur in beide richtingen. Op trajecten waar meerdere lijnen rijden, zullen deze lijnen alternerend rijden om zo een twee keer per uur te realiseren. Hieronder wordt het complete lijnennet van Den Helder (exclusief lijn 135) en de frequentietabel weergegeven.



Figuur 19: Lijnennetkaart Den Helder

Dagsoort	Weekdagen	Zaterdag	Zondag
Bedieningsperiode	06:00 – 23:00	06:00-22:00	07:00-22:00
Frequentie	1 x p/u	1 x p/u	1 x p/u

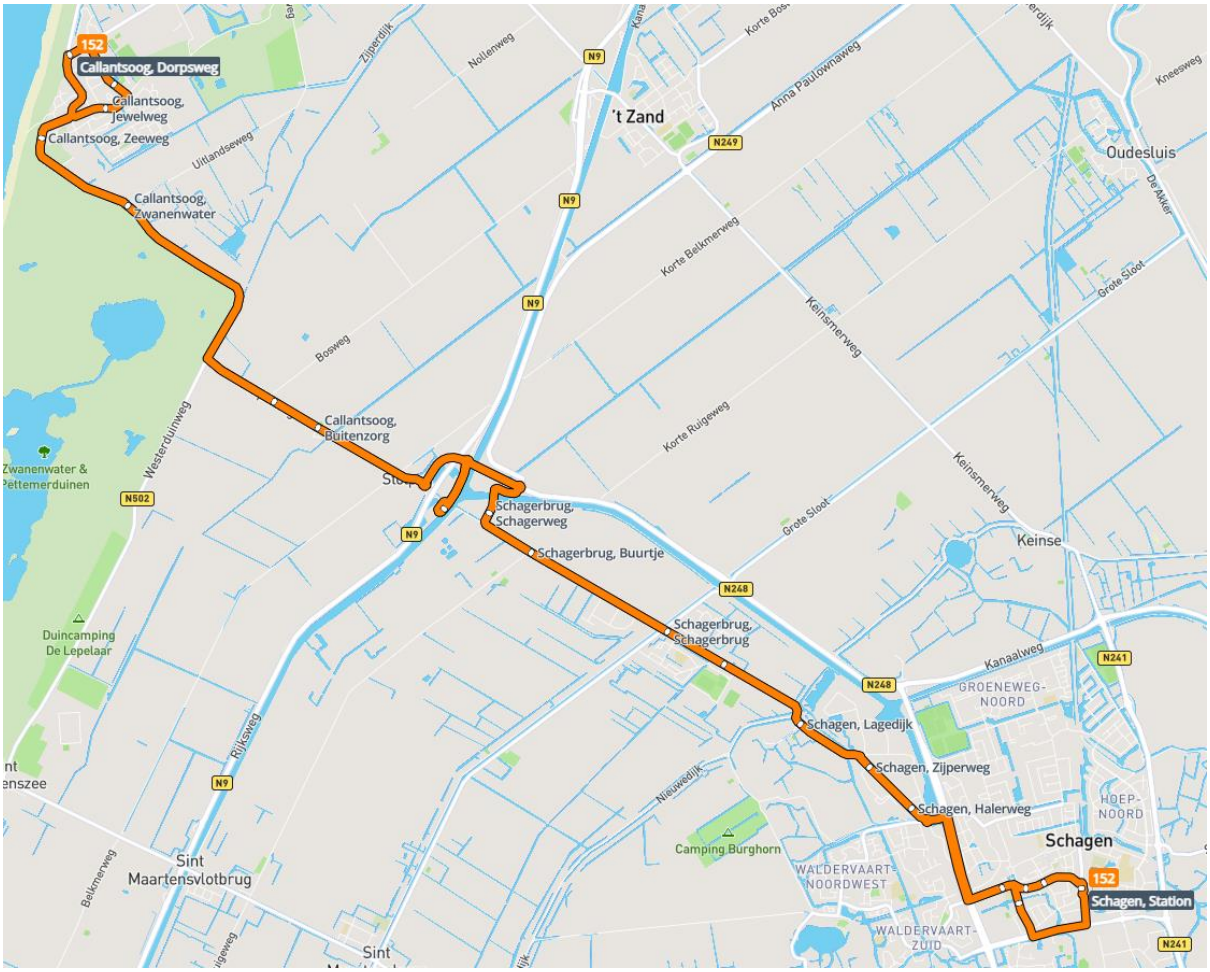
Tabel 8: Frequentietabel Den Helder

2.3.6 Schagen - Callantsoog

De verbinding Schagen-Callantsoog biedt mogelijkheden voor verbetering. In de huidige dienstregeling rijdt lijn 152 tussen Schagen en Callantsoog om via ’t Zand en in het weekend rijdt hier alleen Overalflex. Door de verbinding tussen Julianadorp en Schagen met lijn 30 en lijn 130 wordt ’t Zand al ontsloten met OV en zelfs met een dubbele frequentie op weekdagen. Dit biedt de mogelijkheid om de route van lijn 152 aan te passen naar de snellere route tussen Schagen en Callantsoog en ook in het weekend vaste OV aan te bieden in plaats van flex vervoer. Overalflex Schagen komt dus te vervallen. De infrastructuur in Callantsoog laat het niet toe om in beide richtingen dezelfde route te rijden, omdat er geen keermogelijkheden zijn. Daarom zal er in Callantsoog een rondje gereden worden. Komende vanaf Schagen zal lijn 152 vanaf Callantsoog, Zeeweg via de Dorpsweg naar de halte Callantsoog, Dorpsweg rijden. Vanaf de halte Dorpsweg rijdt lijn 152 via de haltes Stuyvezandeweg, Duinroosweg en Jewelweg terug naar de Zeeweg. Vanaf de halte Zeeweg rijdt lijn 152 dezelfde weg terug naar Schagen. Door de routewijziging van lijn 152 komen er drie haltes te vervallen:

- *Callantsoog, Helmweg*
- *Callantsoog, Dubbelduin*
- *Callantsoog, Groote Keeten*

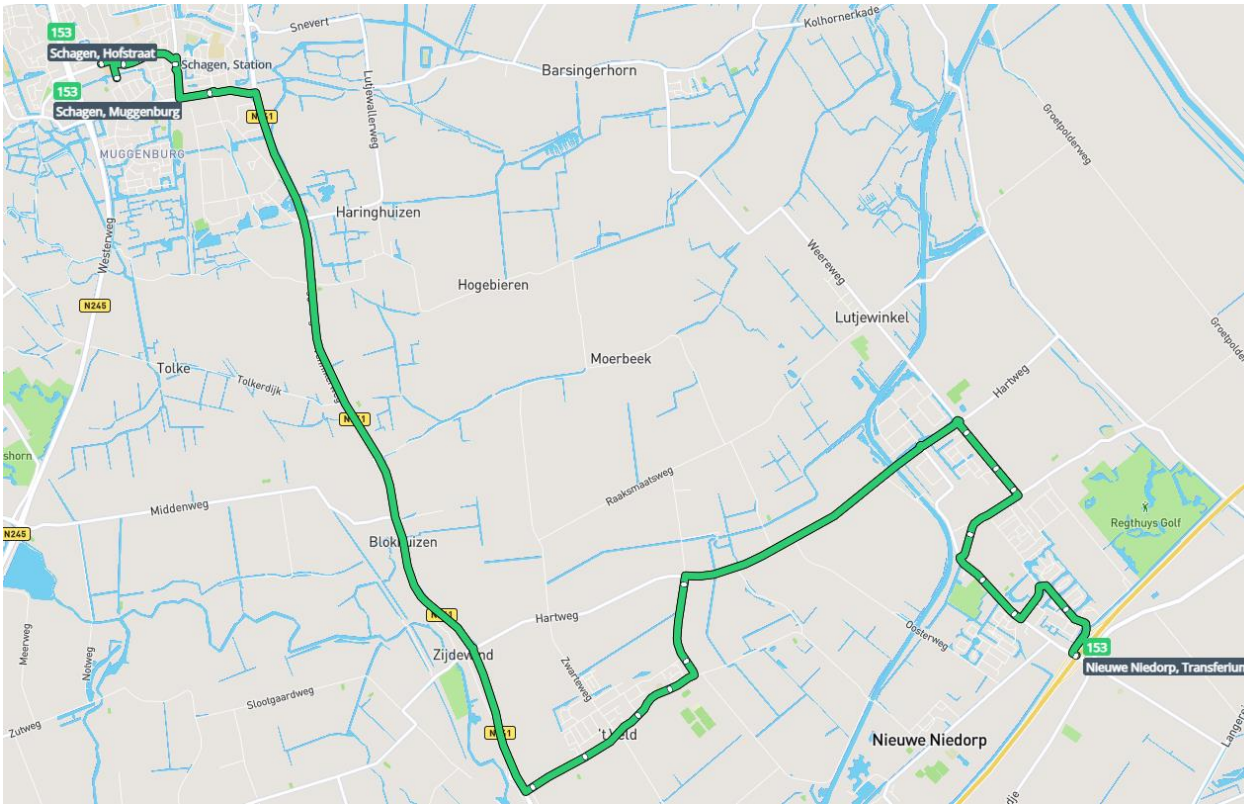
In Figuur 20 is de route van lijn 152 weergegeven.



Figuur 20: Lijn 152

2.3.7 Wieringerwerf - Nieuwe Niedorp - Schagen

Lijn 653 komt te vervallen en om het traject tussen Nieuwe Niedorp, Transferium en Schagen te ontsluiten wordt een nieuwe route ingelegd, lijn 153. Lijn 350 en lijn 250 rijden momenteel op hetzelfde moment parallel aan lijn 653 over de N242 met voldoende capaciteit, de capaciteit van lijn 350 is besproken met Arriva. Lijn 153 gaat als pendel fungeren tussen het Transferium en Schagen Station, waarbij een naadloze aansluiting wordt geboden tussen lijn 250/350 vanaf Wieringerwerf op lijn 153 richting Schagen Station en v.v. en lijn 153 zal aansluiting bieden op de trein richting Den Helder. Lijn 153 rijdt in de ochtend en middagspits één keer per uur, dit komt neer op zes ritten per dag per richting. Lijn 153 zal het hele jaar door rijden in plaats van alleen tijdens de schoolperiodes, zo hebben forenzen die gebruik maken van deze lijn ook tijdens schoolvakanties de mogelijkheid om op hun bestemming te komen. Alle haltes die nu door lijn 653 worden aangedaan, worden ook nog door een andere lijn aangedaan of zullen vanaf start nieuwe dienstregeling door lijn 153 aangedaan worden, er komen dus geen haltes te vervallen op dit traject. In Figuur 21 is de route van lijn 153 weergegeven.



Figuur 21: Lijn 153

2.3.8 Hollands Kroon

Lijn 158 is een nieuwe lijn die wordt ingelegd om Hollands Kroon breder te verbinden met Anna Paulowna. Een groot deel van Hollands Kroon is momenteel slecht op het treinnetwerk aangesloten en busvervoer is regelmatig alleen beschikbaar rond schooltijd of via Overalflex. Lijn 158 rijdt tussen 07:00 uur en 19:30 1 x per uur per richting tussen Anna Paulowna en Den Oever via Hippolytushoef en Breezand. Hierdoor krijgt Breezand vast OV in plaats van Overalflex en Hippolytushoef en Den Oever krijgen een verbinding met de trein. Lijn 158 zal aansluiting bieden op zowel de trein van/naar Schagen op Anna Paulowna Station en zal in beide richtingen aansluiten op de knoop op Den Oever Busstation. De overstap van de bus uit Den Oever op de trein richting Schagen is 4 minuten, dit is minder dan de minimale overstap van 5 minuten die we proberen te realiseren. De gevolgen van deze lijn is als volgt:

- Scholieren Hippolytushoef en Den Oever zijn tot 19 minuten sneller op school in Schagen, maar met overstap. Enkelen hebben langer voortransport.
- Forens uit Hippolytushoef is tot 24 minuten sneller op de eindbestemming.
- De reizigers uit Wieringerwaard kunnen met lijn 416 reizen.
- Geen ov-mogelijkheid meer voor reizigers uit Oosterland
- Lijn 658 komt te vervallen, hierdoor komen negen haltes te vervallen:
    - *Den Oever, Vlieterstraat*
    - *Den Oever, Hofstraat*
    - *Den Oever, Molgerdijk*
    - *Den Oever, Oosterland*
    - *Oosterland, Vatropperweg*
    - *Hippolytushoef, Smerperweg*
    - *Hippolytushoef, Hofweg*
    - *Hippolytushoef, De Weel*
    - *Hippolytushoef, Mering*
- Overalflex Anna Paulowna vervalt

In Figuur 22 wordt de route van lijn 158 weergegeven.



Figuur 22: Lijn 158

Bijlagen

Bijlage 1. Overzicht afbeeldingen

Figuur 1: Verdeling regio's NHN 7
Figuur 2: Reistijdwinst Alkmaar Noord ..... **Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**
Figuur 3: Lijnennetkaart Alkmaar Noord 9
Figuur 4: Lijnennetkaart Alkmaar Zuid 10
Figuur 5: Haltedekking Alkmaar Centrum 10
Figuur 6: Reizen lijn163 10
Figuur 7: Haltedekking Alkmaar de Hoef 11
Figuur 8: Route lijn 165 12
Figuur 9: Routes lijn 133 en lijn 136 incl. haltedekking: 13
Figuur 10: Routevoering Zwaag Dorpsstraat/De Strip 14
Figuur 11: Routevoering Andijk/ Wervershoof 15
Figuur 12: Routevoering Medemblik-Hoorn 16
Figuur 13: Routevoering Abbekerk Busstation 17
Figuur 14: Route lijn 612 18
Figuur 15: Routevoering Julianadorp - Schagen 20
Figuur 16: Route lijn 30 21
Figuur 17: Routevoering Den Helder NS - Ziekenhuis- Huisduinen 22
Figuur 18: Routevoering Nieuw Den Helder 22
Figuur 19: Routevoering Den Helder De Schooten - De Kooy - Airport 23
Figuur 20: Lijnennetkaart Den Helder 24
Figuur 21: Lijn 152 25
Figuur 22: Lijn 153 26
Figuur 23: Lijn 158 27
Figuur 24: Knooppunt Nieuwe Niedorp Transferium en Den Oever Busstation 30
Figuur 25: Knooppunt Abbekerk Busstation 30

Bijlage 2. Overzicht tabellen

Tabel 1: Indicatie uurblokken frequentie 7
Tabel 2: Voertuigtypen NHN 7
Tabel 3: Gem. aantal instappers trajecten Alkmaar, werkdagen november 2022 8
Tabel 4: Frequentietabel lijn 2, 5 en 6 8
Tabel 5: Frequentietabel lijn 10 11
Tabel 6: Frequentietabel lijn 166 12
Tabel 7: Verdeling eindbestemming Ziekenhuis of Station lijn 30, werkdagen november 2022 21
Tabel 8: Frequentietabel Den Helder 24

Bijlage 3. Wensen van Gemeenten

Status	Idee vanuit gemeentes *(verkorte beschrijving)*	Waar	Opmerkingen
Verbetervoorstel	Boekelermeer versnellen vanaf stadion AZ		
	Castricum-Alkmaar behouden lokale functie zoals nu		Lijn 167 blijft ongewijzigd
	Verbeteren verbinding kust - Schagen		
	Wieringen/Breezand verbinden met Anna Paulowna		
	Verbeteren OV Niedorp		
	Busstation Abbekerk inzetten als Hub		
	OV voor Twisk		
	OV-verbinding Andijk - Bovenkarspel		
	Versnellen lijn(en) in Alkmaar Noord		
	Lijn 1 ook verbinden met ziekenhuis		Gekozen voor frequentere bediening de Hoef, met overstap
Nader uitzoeken	Beverkoog weer OV via lijn 260		Uitgezocht: wordt niet ingevoerd i.v.m. bediening 260 komt niet overeen met mogelijk reiziger (rijdt niet in zomer- en kerstvakantie)
	Bus stoppen bij Nauertogt		Uitgezocht: Infrastructuur laat het nu niet toe om te halteren langs N245 (looproutes richting Nauertogt)
Onderbouwd niet wenselijk	St Pancras beter bedienen		Aantal reizigers is beperkt
	Lijnen 160/162 naar/via Alkmaar Noord laten rijden		Alkmaar NS heeft bediening van 4x per uur doordeweeks
	Verbinden 128-409 en bedienen Spierdijk		Wel uitgezet bij buurtbus 409, om te vragen of zij mogelijkheden zien
	Zwaagdijk-West bedienen met OV		Het omleggen/vertragen van de routes 132/131 of 136 is onwenselijk gezien de belangrijke functies van deze lijnen.
	Omdraaien routes 133/136 in Hoorn		Risdam en Wognum hebben zelfde frequentie, vandaar deze combinatie
Buiten scope (termijn)	Stadslijn Overdie - Oudorp als Bestevaerbrug er komt		Aandachtspunten voor parallel lopende traject met focus op langere termijn
	Lijn Medemblik - WFO - Hoogkarspel		
	Halte langs N245 (Jan Arentszcollege)		
	Lijnen 160/162 niet door nieuwbouw Alkmaar		
	Hub Alkmaar Noord met tunnel en fietsvoorziening		
	Groei van Petten accommoderen		
Buiten scope (rol)	Halteren 350 bij station HHW		Lijn 350 is van Arriva. Afstemming tussen provincies nodig.
	Zandhorst beter OV door Q-liner laten stoppen		
Algemeen	Datagedreven inzichten brengen		Deze exercitie is onderdeel van meer Datagedreven werkwijze
	Afwegen bediening kustplaatsen vs. eigen inwoners		Focus nu op herstel ‘eigen inwoners’ daarna seizoensgebonden

Bijlage 4. Maatgevende aansluitingen

Van/naar	Knooppunt	Van/naar
Lijn 141 Aartswoud	Abbekerk Busstation	Lijn 134, lijn 135, lijn 139 Hoorn
Lijn 142 Benningbroek	Abbekerk Busstation	Lijn 134, lijn 135, lijn 139 Hoorn
Lijn 143 Twisk	Abbekerk Busstation	Lijn 134, lijn 135, lijn 139 Hoorn
Lijn 153 Schagen – Transferium	Nieuwe Niedorp Transferium	Lijn 250/ Lijn 350 Wieringerwerf
Lijn 158 Anna Paulowna	Den Oever Busstation	Lijn 250/ Lijn 350/ Lijn 135
Lijn 135 Den Helder	Den Oever Busstation	Lijn 250/ Lijn 350/ Lijn 158
Lijn 135 Hoorn	Den Oever Busstation	Lijn 250/ Lijn 350/ Lijn 158



Figuur 23: Knooppunt Nieuwe Niedorp Transferium en Den Oever Busstation



Figuur 24: Knooppunt Abbekerk Busstation

Bijlage 5. Vervallen haltes

Halte	Lijn	Gem. check-in per dag werkdagen	Alternatief			
			Halte	Lijn	Afstand	Opmerking
Alkmaar, Vincent van Goghlaan	1	21	Alkmaar, Picassolaan	165	ca. 500m	halte verplaatst naar Aert de Gelderlaan
Alkmaar, Troostlaan	1	<5	Alkmaar, Cornelis Pronklaan	165	ca. 450m	halte verplaatst naar Aert de Gelderlaan
Alkmaar, Schoumanlaan	1	<5	Alkmaar, WKC de Hoef	165	ca. 350m	halte verplaatst naar Aert de Gelderlaan
Alkmaar, Ritsevoort	2 & 8	<5	Alkmaar, Metiusgracht	163 & 167	ca. 150m	
Alkmaar, Heul	2 & 8	21,6	Alkmaar, Nassaulaan	163 & 167	ca. 350m	
Alkmaar, Kerkplein	2 & 8	12,7	Alkmaar, Nassaulaan	163 & 167	ca. 400m	
Alkmaar, Schinkelwaard	3	8,6	Alkmaar, Station Noord	4	ca. 400m	
Hoorn, Blokmergouw	11	9,2	Hoorn, Beurtschip	133	ca. 250m	
Hoorn, Stadhuis	11	18	Hoorn, Nieuwe Steen	232	ca. 250	
Den Helder, Hendrik Baskeweg	34	<5	Den Helder, Ambachtsweg	34	ca. 85m	
Den Helder, Harpoenierstraat	34	<5	Den Helder, Ambachtsweg	34	ca. 450m	
Den Helder, Walvisvaardersweg	34	24,3	Den Helder, JA Prinsstraat	34	ca. 550m	
Den Helder, Baljuwstraat	34	7	Den Helder, Dirk Abbesteelaan	34	ca. 350m	
Hoorn, Wever	133	8,5	Hoorn, Beurtschip	133	ca. 450m	
Hoorn, Porder	133	12,9	Hoorn, Sluiswachter	133	ca. 700m	
Hoorn, Het Erf	133	19,5	Zwaag, Hoefijzer	136	ca. 400m	
Den Helder, Luchthaven Den Helder	135	7,8	Den Helder, Luchthaven Den Helder	135		Nieuwe halte ligt dichterbij de Luchthaven
Callantsoog, Helmweg	152	<5	Callantsoog, Dorpsweg	152	ca. 3,4km	
Callantsoog, Dubbelduin	152	<5	Callantsoog, Dorpsweg	152	ca. 3,3km	
Callantsoog, Groote Keeten	152	<5	Callantsoog, Dorpsweg	152	ca. 3 km	
Alkmaar, Robonsbosweg	165	41,8	Alkmaar, Hogeschool	166	ca. 150m	
Zwaag, Gevangenis	232	<5	Zwaag, Krijterslaan	132	ca. 700m	
Zwaag, De Corantijn	232	<5	Zwaag, Anjerhof	132	ca. 450m	
Zwaag, De Marowijne	232	<5	Zwaag, Anjerhof	132	ca. 950m	
Zwaag, Waarschap	232	<5	Zwaag, Dijkgraaf	132	ca. 700m	
Zwaag, Westerkrabhoofd	232	<5	Zwaag, Dijkgraaf	132	ca. 350m	
Aartswoud, Schoolstraat	636	<5	Aartswoud, Zuiderzeestraat	141	ca. 850	
Sijbekarspel, Vekenweg	636	<5	De Weere, De Hooge Weere	141	ca. 1,9km	
Sijbekarspel, Kerkbuurt	636	0	Benningbroek, Molenbuurt	142	ca. 2,0km	
Sijbekarspel, Schimmel	636	0	Benningbroek, Molenbuurt	142	ca. 1,2km	
Sijbekarspel, Westerstraat	636	0	Benningbroek, Molenbuurt	142	ca. 650m	
Benningbroek, Dr. De Vriesstraat	636	0	Benningbroek, Molenbuurt	142	ca. 450m	
Benningbroek, Nieuweweg	636	<5	Benningbroek, Molenbuurt	142	ca. 1,2km	
Den Oever, Vlieterstraat	658	<5	Den Oever Busstation	158	ca. 750m	
Den Oever, Hofstraat	658	<5	Den Oever Busstation	158	ca. 700m	
Den Oever, Molgerdijk	658	<5	Den Oever Busstation	158	ca 1.3km	
Den Oever, Oosterland	658	0	Den Oever Busstation	158	ca. 2km	
Oosterland, Vatropperweg	658	0	Den Oever Busstation	158	ca. 2,4km	
Hippolytushoef, Smerperweg	658	0	Den Oever Busstation	158	ca. 3,6km	
Hippolytushoef, Hofweg	658	0	Hippolytushoef, N99	158	ca. 2,7km	
Hippolytushoef, De Weel	658	<5	Hippolytushoef, N99	158	ca. 1,5km	
Hippolytushoef, Mering	658	7,1	Hippolytushoef, N99	158	ca. 1,1km	
Wieringerwaard, Walingsweg	658	<5	Oudesluis, Sportlaan	416	ca. 1,3 km	
Wieringerwaard, Slikkerdijk	658	0	Wieringerwaard, Wapen van Wieringerwaard	416	ca. 550m	
Alkmaar, Kees Boekestraat	660	36,2	Alkmaar, Groeneweg	166	ca. 400m	

Bijlage 6. Te verplaatsen haltes

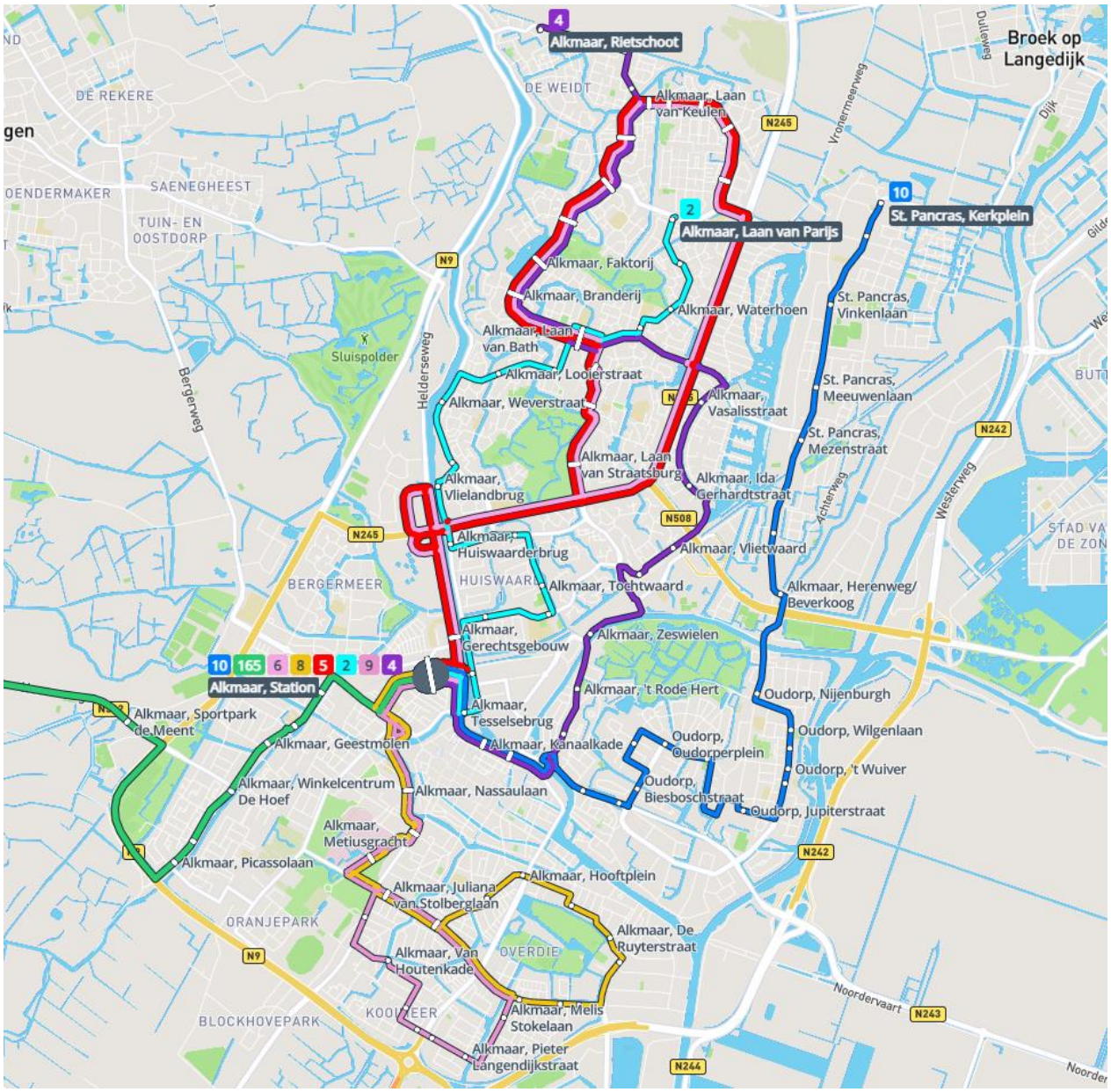
Halte	Lijn	Opmerking
Alkmaar, Picassolaan	165	halte verplaatst naar Aert de Gelderlaan
Alkmaar, Cornelis Pronklaan	165	halte verplaatst naar Aert de Gelderlaan
Alkmaar, WKC de Hoef	165	halte verplaatst naar Aert de Gelderlaan
Hoorn, Poortwachter	133	halte verplaatst naar Poortwachter
Hoogwoud, Gouwe	141	Halte verplaatsen naar andere kant van de Gouwe

Bijlage 7. Nieuwe haltes

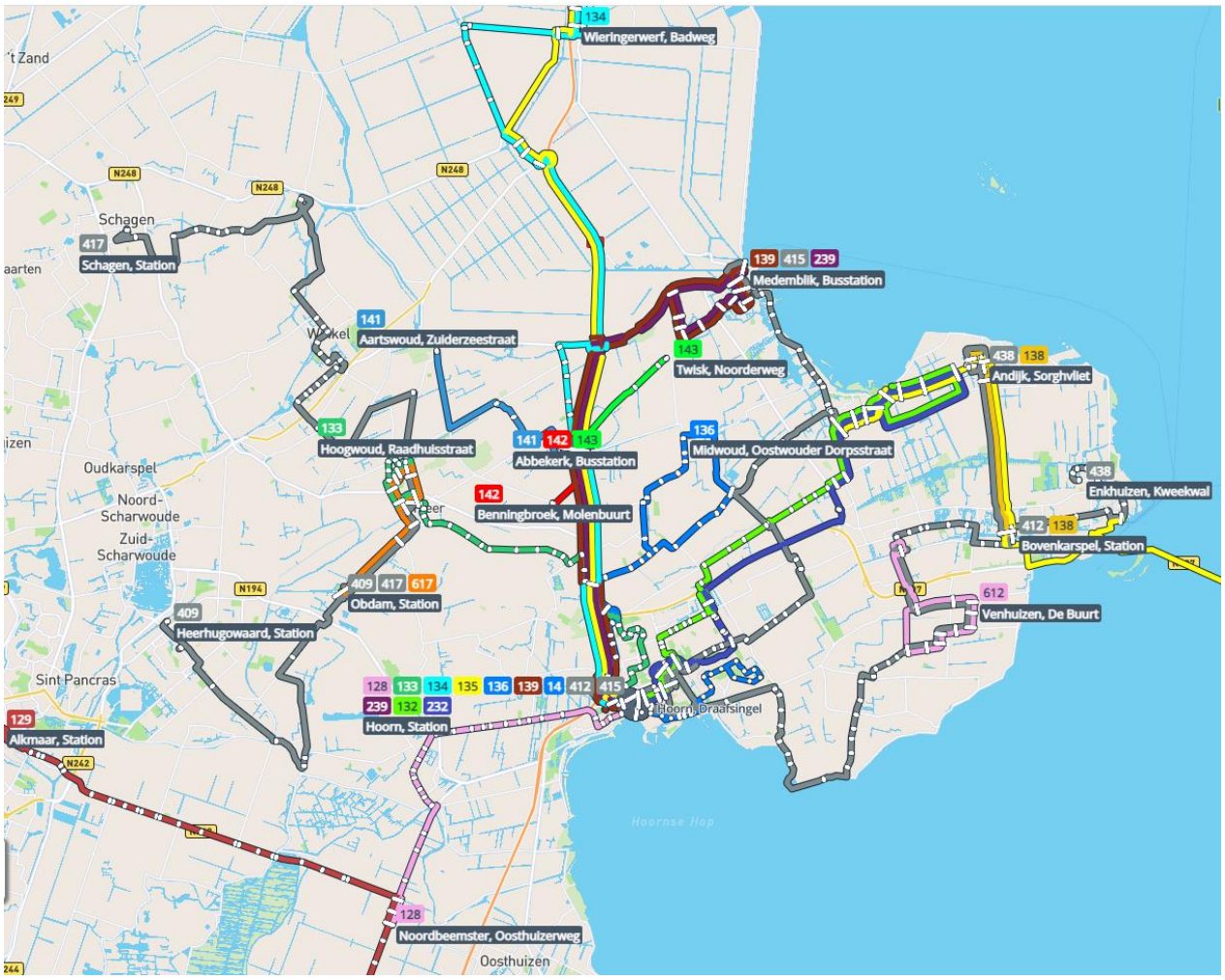
Halte	Lijn	Opmerking
Westerblokker, De Strip	232	Haltevoorziening aanwezig
Zwaag, De Strip	232	Haltevoorziening aanwezig
Twisk, Beukenlaan	143	Geen haltekom en verhoogd trottoir nodig
Twisk, De Maar	143	Geen haltekom en verhoogd trottoir nodig
Twisk, Noorderweg	143	Geen haltekom en verhoogd trottoir nodig
Den Helder, Fort Kijkduin/Strand	30	Haltevoorziening aanwezig
Den Helder, Ambachtsweg	34	Ook haltevoorziening aan de westkant van de weg nodig
Den Helder, J.A. Prinsstraat	34	Ook haltevoorziening aan de westkant van de weg nodig
Den Helder, G. P. Blankmanstraat	34	Ook haltevoorziening aan de westkant van de weg nodig
Den Helder, Torplaan	34	Ook haltevoorziening aan de westkant van de weg nodig
Den Helder, Dirk Abbesteelaan	34	Ook haltevoorziening aan de noordkant van de weg nodig
Den Helder, De Kooy	35	
Den Helder, Luchthaven Den Helder	35	
Breezand, Tulpenstraat	158	Ook haltevoorziening aan de oostkant van de weg nodig
Breezand, Ceresplein	158	Ook haltevoorziening aan de oostkant van de weg nodig

Bijlage 8. Lijnennetkaarten Regio Alkmaar

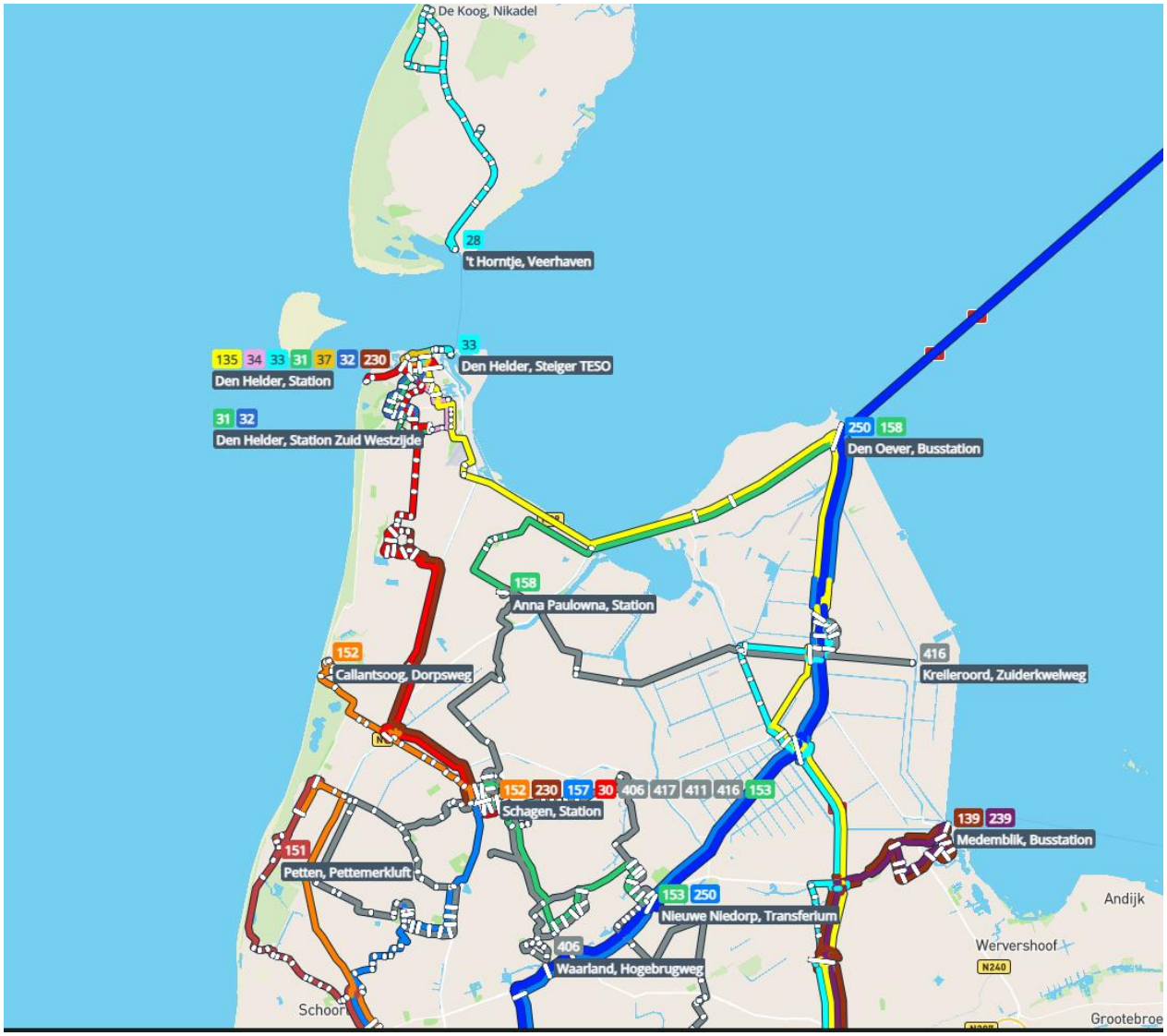



Alkmaar, Rietschoot
Alkmaar, Laan van Keulen
Alkmaar, Laan van Parijs
St. Pancras, Kerkplein
Alkmaar, Faktorij
Alkmaar, Branderij
Alkmaar, Waterhoen
St. Pancras, Vinkenlaan
Alkmaar, Laan van Bath
Alkmaar, Looierstraat
Alkmaar, Weverstraat
Alkmaar, Vasalisstraat
St. Pancras, Meeuwenlaan
St. Pancras, Mezenstraat
Alkmaar, Laan van Straatsburg
Alkmaar, Ida Gerhardtstraat
Alkmaar, Vlielandbrug
Alkmaar, Huiswaarderbrug
Alkmaar, Vlietwaard
Alkmaar, Tochtwaard
Alkmaar, Herenweg/ Beverkoog
Alkmaar, Gerechtsgebouw
Alkmaar, Zeswielen
Alkmaar, Station
Alkmaar, 't Rode Hert
Oudorp, Nijenburgh
Alkmaar, Sportpark de Meent
Alkmaar, Tesselsebrug
Oudorp, Wilgenlaan
Alkmaar, Geestmolen
Alkmaar, Kanaalkade
Oudorp, Oudorperplein
Oudorp, 't Wuiver
Alkmaar, Winkelcentrum De Hoef
Alkmaar, Nassaulaan
Oudorp, Biesboschstraat
Oudorp, Jupiterstraat
Alkmaar, Metiusgracht
Alkmaar, Picassolaan
Alkmaar, Hooftplein
Alkmaar, Juliana van Stolberglaan
Alkmaar, De Ruyterstraat
Alkmaar, Van Houtenkade
Alkmaar, Melis Stokelaan
Alkmaar, Pieter Langendijkstraat
Broek op Langedijk
DE REKERE
DE WEIDT
SAENEGHEEST
TUIN- EN OOSTDORP
Sluispolder
BERGERMEER
HUISWAARD
ORANJEPARK
OVERDIE
BLOCKHOVEPARK
Bergerweg
Helderseweg
Vronermeerweg
Achterweg
Westerweg
Noordervaart
N245
N9
N508
N242
N243
N244

Bijlage 9. Lijnennetkaart Regio West-Friesland



Bijlage 10. Lijnennetkaart Regio Kop van Noord-Holland



Geachte leden van de Provinciale Staten,

Met urgentie wenden wij, vertegenwoordigers van de politieke partijen in de gemeente Medemblik, ons tot u in verband met de recent doorgevoerde wijzigingen in de dienstregeling van Connexxion, welke aanzienlijke gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van onze dorpen. Deze veranderingen, die onder andere de opheffing van buslijn 655 en het verdwijnen van haltes omvatten, hebben geleid tot een verslechtering van de openbaar vervoersvoorzieningen binnen onze gemeente.

De aanpassingen in de dienstregeling resulteren in een bijna verdubbeling van de reistijd voor sommige scholieren van Medemblik naar Wieringerwerf, van circa 25 naar 45 minuten, met daarbij een noodzakelijke overstap in Abbekerk. Dit heeft niet alleen impact op de dagelijkse routine van onze inwoners maar vormt ook een aanzienlijke verslechtering van de toegankelijkheid en het gebruiksgemak van het openbaar vervoer.

Specifieke zorgen zijn geuit over de opheffing van lijn 655, een cruciale scholierenlijn die, ondanks beweringen over lage passagiersaantallen, bij slecht weer volledig bezet is. Dit illustreert een duidelijke behoefte aan deze dienst, met name tijdens de wintermaanden. Daarnaast is er onrust over het niet aansluiten van Zwaagdijk-West op een buslijn, het verdwijnen van bushaltes in Benningbroek, Sijbekarspel en Andijk.

Wij erkennen dat het nieuwe vervoerplan in samenwerking met de provincie Noord-Holland is ontwikkeld en dat er inspraakmogelijkheden zijn geweest. Gezien de grote negatieve impact die deze wijzigingen hebben op onze gemeente, dringen wij er bij u op aan het besluit te heroverwegen en de dialoog met ons en met Connexxion voort te zetten om tot een toegankelijke openbaar vervoer oplossing te komen.

Het is belangrijk dat wij samenwerken om de bereikbaarheid te waarborgen die tegemoetkomt aan de behoeften van alle inwoners van Medemblik, inclusief scholieren, ouderen, en anderen die afhankelijk zijn van openbaar vervoer voor hun dagelijkse verplaatsingen.

Wij verzoeken u dringend om deze kwestie opnieuw te beoordelen en nodigen u uit voor een gesprek om gezamenlijk te zoeken naar oplossingen die de bereikbaarheid en leefbaarheid van onze gemeente waarborgen.

In afwachting van uw reactie en met de hoop op een constructieve dialoog,

Tjeu Berlijn, Hart voor Medemblik
Silva Visser, ChristenUnie
Tom Beerepoot, VVD
Tom Beuker, MORGEN
Luiten Plekker, GemeenteBelangen
Bart Huisman, GroenLinks
Co Vlaar, D66
Els van den Bosch, CDA

Bijlage: Raadsvragen

Beantwoording vragen raadsleden

Nummer	DOC-24-786369
Zaaknummer	Z-23-482394
Datum waarop de vraag is gesteld:	25 januari 2024
Fractie:	Hart voor Medemblik en CU
Raadslid:	M. Hoogewerf en S. Visser
Afdeling	
Onderwerp	Raadsvragen HvM en CU bushaltes aan de Dijkgraaf Grootweg en bij Middenweg/Kleingouw
Portefeuillehouder	
Termijn beantwoording is 30 dagen	

1.	Is het college op de hoogte van het voornemen om de bushaltes aan de Dijkgraaf Grootweg en bij Middenweg/Kleingouw op te heffen? Zo ja, is het college zich bewust van de mogelijke negatieve gevolgen die deze opheffing kan hebben voor de oudere inwoners van het oude Sorghvliet, de omliggende seniorenwoningen, en Plan Zuid en hoe wordt dit (mogelijke) probleem opgelost?
antwoord	
2.	Kan het college uiteenzetten wat de rol en invloed van de gemeente Medemblik zijn in het proces van het vaststellen van de busdienstregeling? In hoeverre heeft de gemeente inspraak of beslissingsmacht in dergelijke wijzigingen, en hoe wordt deze rol ingevuld?
Antwoord	
3.	Hoe verhouden deze wijzigingen zich tot de bredere ambities van de gemeente en de provincie op het gebied van duurzaamheid en het bevorderen van het gebruik van openbaar vervoer. Dit ook in het licht van de mogelijk toekomstige kilometerheffing, stijgende brandstofkosten en vergrijzende bevolking.
Antwoord	
4.	Heeft het college contact opgenomen met de provincie Noord-Holland betreffende deze wijzigingen in de busdienstregeling, die mogelijk als een bezuinigingsmaatregel kunnen worden gezien? Zo ja, wat was de aard van deze gesprekken en welke standpunten of zorgen heeft de gemeente Medemblik naar voren gebracht?
Antwoord	

5.	Hoe heeft het college de kernraden en inwoners geïnformeerd over de wijzigingen in de busdienstregeling, en welke kanalen zijn hiervoor gebruikt?
Antwoord	

Beantwoording vragen raadsleden

Nummer	DOC-24-787505
Zaaknummer	Z-23-482394
Datum waarop de vraag is gesteld:	29 januari 2024
Fractie:	Morgen!
Raadslid:	T. Beuker
Afdeling	
Onderwerp	Raadsvragen Morgen! m.b.t. Nieuwe dienstregeling Connexxion
Portefeuillehouder	
Termijn beantwoording is 30 dagen	

Inleiding
Afgelopen week werd de nieuwe dienstregeling van Connexxion bekend. Deze gaat in per 21 juli 2024. Dit bericht is onder andere gedeeld op de Facebook pagina van de gemeente. Binnen onze gemeente zijn er een aantal wijzigingen in de dienstregeling en zijn er ook buslijnen/haltes geschrapt en een aantal buslijnen toegevoegd. Als MORGEN! Hebben we hierover een aantal vragen.

1.	Is de gemeente door Connexxion meegenomen/betrokken in de wijzigingen die men voornemens is?
antwoord	
2.	In hoeverre heeft de gemeente invloed op Connexxion om een zo goed mogelijke bereikbaarheid te garanderen naar alle 17 kernen? Kan de gemeente hierop input leveren?
Antwoord	
3.	Zwaagdijk West is helaas door deze nieuwe dienstregeling nog steeds niet aangesloten op een buslijn. Waarom kiest Connexion er niet voor om buslijn 131 of 132 naar Wervershoof/Andijk een stukje om te leggen, zodat deze via Zwaagdijk West kan lopen? Ipv beide door Zwaag/Blokker.
Antwoord	
4.	Benningbroek / Sijbekarspel, verliest de 636 scholierenlijn en een tweetal haltes (waarvan enige jaren geleden nog de halte Nieuweweg compleet is vernieuwd…). Hiervoor komt in de plaats bus 142 die alleen van Abbekerk busstation naar Benningbroek Molenbuurt gaat rijden in de spits.. Niet bepaald efficiënt en effectief is onze mening.. Waarom kiest Connexion er niet voor om buslijn 134 of 135 of 139 of 140 ieder uur via de Nieuweweg, Dokter de Vriesstraat, Tuinstraat, Abbekerk Busstation te

	laten rijden? Scheelt misschien 2 minuten reistijd, maar zorgt voor een betere verbinding qua frequentie en efficiëntie!
Antwoord	

Beantwoording vragen raadsleden

Nummer	DOC-24-787971
Zaaknummer	Z-23-482394
Datum waarop de vraag is gesteld:	30 januari 2024
Fractie:	GemeenteBelangen
Raadslid:	L.E. Plekker
Afdeling	
Onderwerp	Raadsvragen GemeenteBelangen m.b.t. dienstregeling van Connexxion
Portefeuillehouder	
Termijn beantwoording is 30 dagen	

Inleiding

Per dag gaan 69 kinderen uit Stadskern Medemblik naar RSG Wiringherlant in Wieringerwerf. In het nieuwe schooljaar komt de rechtstreekse lijn 655 Medemblik – Wieringerwerf met een reistijd van 26 minuten te vervallen. Deze bus rijd één keer in de ochtend en twee keer in de middag.

In het nieuwe schooljaar moeten de scholieren eerst lijn 139 of 140 nemen en vervolgens overstappen in Abbekerk op lijn 135. Deze rit kost op basis van de huidige dienstregeling met lijn 139 41 minuten. 20 minuten naar Abbekerk en 21 minuten naar het station bij Wiringherlant. De dienstregeling van lijn 140 is ons onbekend.

1.	De huidige dienstregeling van lijn 135 sluit niet aan bij een aantal aanvangstijden van Wiringherlant Is er overleg geweest met de Provincie over het rekening houden met de aanvangstijden van RSG Wiringherlant in de nieuwe dienstregeling?
antwoord	
2.	Het voordeel van de twee lijnen vanuit Medemblik is dat er frequenter een buslijn van en naar Wieringerwerf genomen kan worden. De overstap kan echter nadelig zijn. Scholieren nemen in de wintertijd de bus en het Station Abbekerk ligt in een verlaten hoek. Ook betekent het missen van een aansluiting dat scholieren te laat op school kunnen komen. Wij willen daarom graag weten hoe de aansluiting van de lijnen 139 en 140 op lijn 135 op Station Abbekerk is? Hoe lang is de wachttijd en wacht lijn 135 bij vertraging van lijn 139 en 140?
antwoord	
3.	In de nieuwe regeling is de busverbinding langer. Gaan de kosten voor de scholieren van stadskern Medemblik voor de busverbinding Medemblik – Wieringerwerf hierdoor omhoog?
Antwoord	

Naam fractie/indiener: D66, Nina Sophie Vroom
Naam commissie en datum: ruimte, 12 januari

Verzoekt de brief op de C-agenda onder nr. 10.d, Mobiliteit: Stand van zaken N200 Trajectstudie Zeeweg (C-agenda Ruimte 15-01-2024)

Ter bespreking te verplaatsen naar de B-agenda

Aanleiding
Hieronder wordt de achtergrond van het onderwerp geschetst en aangegeven wat de aanleiding is voor het verzoek:

- **onderwerp van de C- naar de B-agenda te verplaatsen**

Het behandeldoel
Hieronder wordt aangegeven 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*

Op de Zeeweg vanaf Overveen naar Bloemendaal aan Zee vinden, zoals gesteld in de brief, relatief veel ongevallen plaats. De uitvoering van maatregelen ter bevordering van de veiligheid vindt plaats vanaf 2028. In 2024 vinden geen grote veranderingen plaats wat betekent dat de veiligheid op de weg ook nog niet verbetert. De indiener wil in gesprek met de commissie en de gedeputeerde over welke maatrelgeen er al wel genomen kunnen worden.

- *Wat vraagt de indiener aan de andere fracties (de commissie, de portefeuillehouder)*

De indiener vraagt de commissie en de portefeuillehouder welke maatregelen er ter bevordering van de veiligheid op korte termijn genomen kunnen worden op en rondom de Zeeweg.

Nadere toelichting onderwerp

Stichting Vrienden van Middenduin
Info@vriendenvanmiddenduin.nl
www.vriendenvanmiddenduin.nl
Tetterodeweg 14
2051EE Overveen

Vrienden van Middenduin

Aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Postbus 1007,
2021DA Haarlem

Overveen, 12-01-2024

Betreft: Trajectstudie Zeeweg (N200) stand van zaken

Geacht College van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

Graag wil de Stichting Vrienden van Middenduin (SVVM) reageren op uw brief aan Provinciale Staten van Noord-Holland d.d. 27 november 2023 (kenmerk 2152010/2152015) over de stand van zaken bij het onderzoek trajectstudie Zeeweg (N200).

GS schrijven dat er nu nog geen variantkeuze mogelijk is en er naast enkele kleine maatregelen in 2024 geen pilots of quick-wins mogelijk zijn. Er is pas op de plaats gemaakt met het onderzoek voor de trajectstudie.

De SVVM vindt deze brief **teleurstellend.**

De SVVM heeft er begrip voor dat GS nu nog geen keuze willen maken voor een voorkeursvariant.
Maar een pas op de plaats bij de trajectstudie vindt de Stichting **ongewenst en onnodig.**

Hieronder wordt dit toegelicht.

Waarom vindt de SVVM het ongewenst ?

- Al een groot aantal jaren wordt gevraagd om maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid en de beleving van de Zeeweg.
- Naast verkeersveiligheid zijn maatregelen ook nodig i.v.m. de bescherming van de leefomgeving door vermindering van stikstof en CO2 uitstoot.
  Ook zijn maatregelen nodig voor het behoud van de cultuurhistorische waarde van de Zeeweg, en de verbetering van de recreatieve functie en landschappelijke beleving van het Nationaal Park Zuid-Kennemerland (NPZK).
- Als er nu gestart wordt met quick-wins en maatregelen als proef dan levert dit informatie voor de trajectstudie.
  Dergelijke pilots kunnen daarom beter niet uitgesteld worden.

Waarom vindt de SVVM het onnodig ?

- Versnelling van de bereikbaarheidsstudie heeft de voorkeur boven vertraging van de trajectstudie.
- De gemeenten Haarlem, Heemstede, Zandvoort, Velsen en Bloemendaal hebben in 2019 al een bereikbaarheidsvisie voor de regio opgesteld.
  Deze bereikbaarheidsvisie kan nu al gebruikt worden voor de afstemming tussen trajectstudie en het onderzoek bereikbaarheid Kust.
- In afwachting van het volledige bereikbaarheidsonderzoek Kust kunnen wel maatregelen op proef genomen worden.

De SVVM bepleit om te kijken wat er wel kan:

- In plaats van een pas op de plaats vraagt de SVVM om een voortvarende aanpak bij de trajectstudie.
  Dit kan onder meer met maatregelen waar geen infrastructurele veranderingen voor nodig zijn.
  Dergelijke maatregelen kunnen als proef worden genomen. Dit kan nuttige informatie opleveren voor de trajectstudie.

De SVVM verzoekt u om het onderzoek naar de verbetering van de verkeersveiligheid met voortvarendheid voort te zetten en te kijken welke maatregelen als proef op korte termijn kunnen worden genomen.

Namens de Stichting Vrienden van Middenduin,
Hoogachtend



Drs [redacted], voorzitter SVVM

Kopie aan: commissie Ruimte van Provinciale Staten

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
M. Otto
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144624
michiel.otto@noord-holland.nl

Verzenddatum
29 NOV. 2023

Kenmerk
2152010/2152015

Uw kenmerk

Betreft: Trajectstudie Zeeweg (N200) stand van zaken

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
stand van zaken van de Trajectstudie Zeeweg (N200)

Inleiding

De Zeeweg vanaf Overveen naar Bloemendaal aan Zee is een bijzondere provinciale weg door het duinlandschap van het Nationaal Park Zuid Kennemerland. Het is een belangrijke route naar Bloemendaal aan Zee en Zandvoort. Op de weg vinden relatief veel ongevallen plaats. Om deze reden heeft de Provincie Noord-Holland besloten om in 2023 onderzoek uit te voeren naar de verkeersveiligheid van de Zeeweg. In de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid van 29 september 2022 heeft gedeputeerde Mobiliteit de toezegging gedaan om de Trajectstudie Zeeweg N200 naar voren te halen. In deze brief informeren we u over de stand van zaken van de Trajectstudie Zeeweg N200 en gaan we in op aspecten, zoals de studie Bereikbaarheid Kust, waardoor deze toezegging nog niet is afgerond.

De trajectstudie Zeeweg (N200)

De verbetering van de verkeersveiligheid is onderdeel van een breed onderzoek naar de opgaven en oplossingen voor de Zeeweg en de naast gelegen fiets- en voetpaden: de Trajectstudie N200 Zeeweg. In de Trajectstudie wordt integraal onderzoek gedaan naar opgaven, wensen, belangen en oplossingen ten aanzien van verkeersveiligheid, stikstofuitstoot, doorstroming, natuur en klimaatadaptatie. Eén van oplossingen die wordt onderzocht is snelheidsverlaging, waarbij het effect op de omgeving en natuur in beeld wordt gebracht.

Het doel van de Trajectstudie is het verkrijgen van een realistisch pakket aan verbetermaatregelen die een oplossing bieden voor de opgaves op- en langs de N200. De uitvoering van maatregelen wordt gekoppeld aan het groot onderhoud (gepland vanaf 2028). Daarnaast wordt onderzocht of een deel van de maatregelen al in 2024 kan worden uitgevoerd, bijvoorbeeld in de vorm van 'Quick wins', een pilot of stimuli voor aanpassing verkeersgedrag met 'zachte maatregelen'.

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 Trajectstudie onderzoeken we maatregelen die bijdragen aan de volgende doelen:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid: verminderen van aanrijdingen met herten en tegengaan verkeersongelukken op de N200 en naastgelegen fiets- en voetpaden .
- Het verminderen van stikstofuitstoot in het Natura 2000-gebied aan weerszijden van de N200.

Daarnaast is er aandacht voor twee kansen in de Trajectstudie:

- Het verbeteren van de verbinding tussen natuur aan weerszijden van de weg
- Het verbeteren van de klimaatbestendigheid van de N200

Meerdere varianten

Inmiddels zijn meerdere varianten gemaakt op basis van de bijdragen van experts en de inbreng van omwonenden en andere betrokkenen. Voor de rijbanen zijn zes varianten, waarvan twee met snelheidsverlaging naar 60km/uur, en voor de fietspaden vier varianten onderzocht. Daarbij is ook onderzocht welke korte-termijnmaatregelen genomen kunnen worden vooruitlopend op het groot onderhoud. Informatie hierover is te vinden op de projectsite Zeeweg N200 - Provincie Noord-Holland[1].

Geen voorkeursvariant

In de voorgelegde varianten van de N200 ligt de nadruk op het verbeteren van de verkeersveiligheid voor zowel fietsers als automobilisten. In de studie zijn het verkeersgedrag, de beleving van het Nationaal Park Zuid-Kennemerland, het natuurbehoud en de doorstroming ook belangrijke aandachtspunten.

De Trajectstudie N200 heeft een raakvlak met het onderzoek Bereikbaarheid Kust Zuid-Kennemerland wat gelijktijdig met de Trajectstudie loopt. Het gaat hierbij om de volgende raakvlakken:

1. Mogelijk effect van de varianten op de doorstroming.
2. Effect op het omliggend wegennet met toenemende verkeersdruk en mogelijke knelpunten die dan ontstaan.

Om de volgende stap te maken in de Trajectstudie Zeeweg N200, het afwegen van de varianten met als resultaat een voorkeursvariant, zijn eerst de bouwstenen uit Bereikbaarheid Kust nodig.

1 https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Projecten_Verkeer_en_Vervoer/Zeeweg_N200

Bereikbaarheid Kust
De Trajectstudie N200 Zeeweg is verder in het proces dan de studie Bereikbaarheid Kust Zuid-Kennemerland. De verkenning naar oplossingsrichtingen voor fiets, OV, auto etc. is al uitgevoerd. De volgende fase is om hierbinnen maatregelen voor de verbetering van de bereikbaarheid van de kust te gaan onderzoeken, waarbij participatie een grote rol speelt. De participatie start begin 2024 samen met de gemeenten Bloemendaal, Zandvoort, Haarlem en Heemstede (verenigd in de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland - GR). Als deze informatie compleet is, kan er een besluit genomen worden over de Trajectstudie N200. Het tussenresultaat van de Trajectstudie Zeeweg is op dit moment al wel een prima bouwsteen voor de studie Bereikbaarheid Kust.

Stikstofonderzoek

Door de provincie worden maatregelen verkend die de uitstoot dan wel de neerslag van stikstof vanuit de mobiliteitssector kunnen terugdringen. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de ervaringen en inzichten van andere provincies. Kansrijke maatregelen kunnen ook in deze Trajectstudie worden toegepast.

Projecten Gemeente Bloemendaal

Gemeente Bloemendaal is bezig met een plan voor herinrichting van het verblijfsgebied op de Kop van de Zeeweg. De gemeente onderzoekt daarnaast het herstel/de vervanging van het hekwerk langs de Zeeweg (doel om kans op aanrijding tussen herten en verkeer te minimaliseren).

Samenvattend

Dit betekent dat er in 2024 geen grote veranderingen aan de Zeeweg plaatsvinden omdat we nu nog niet kunnen voorsorteren op een voorkeursvariant. Hiermee is de toezegging, in de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid (cie. M&B) van 29 september 2022, nog niet afgerond.

Tot slot: al uitgevoerde korte-termijnmaatregelen

De aanpassing, bebording en fietssymbolen op de fietspaden zijn inmiddels uitgevoerd. Binnenkort wordt bij de Kop van de Zeeweg aanpassing van een drempel en verschuiven snelheidsovergang naar 50km/uur uitgevoerd.

Andere aanpassingen, zoals pilots/Quick wins, verwachten we op z'n vroegst 2025 uit te kunnen voeren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Kopie aan gemeente Bloemendaal, gemeente Haarlem, PWN, Staatsbosbeheer, gemeente Haarlem en gemeente Heemstede

Aan Provinciale Staten

Van : Gemeenteraad Bloemendaal
Onderwerp : Herontwikkeling Zeeweg

Geachte statenleden,

De raadsleden van Bloemendaal zijn bijzonder teleurgesteld over de brief van Gedeputeerde Staten van 27 november 2023 waarin wordt aangegeven, dat er tot 2028 geen ingrijpende verkeersmaatregelen worden uitgevoerd op de Zeeweg.
GS stellen dat er nu geen variantkeuze mogelijk is en er naast enkele kleine maatregelen in 2024 geen pilots of quick-wins mogelijk zijn.
Er is pas op de plaats gemaakt met het onderzoek naar de trajectstudies, dit omdat GS eerst verder willen met het onderzoek naar de bereikbaarheid kust.
De raad van Bloemendaal is van mening dat deze zaken los van elkaar kunnen worden gezien. Het is van groot belang, dat de Zeeweg veiliger wordt en erkend wordt als een mooie, landschappelijke weg door een natuurgebied, een Nationaal Park waar de HABITAT richtlijn geldt.



De Zeeweg in 1929

De raad van Bloemendaal is van mening, dat de snelheid op de Zeeweg zo snel mogelijk terug moet van 80 km/uur naar 60 km/uur:

- Dit bevordert de duidelijkheid en daarmee de veiligheid op de weg
- Neemt het Nationaal Park en de Habitat richtlijn serieus en
- benadrukt het landschappelijke karakter van de weg
- en is daarmee beter voor de leefomgeving en de natuur

Dit is ook vrij logisch. De weg is slechts 3,5 km lang en op de eerste 500 en laatste 500 meter geldt al een snelheid van 50 km/uur. In de overige 2,5 km zitten een aantal bochten waar 60 km/uur wordt aanbevolen en de overige stukken mag je weer voluit 80 km/uur rijden. Al met al zeer onduidelijk.

Als tegenargument geven GS aan, dat deze snelheid niet te handhaven is omdat de weg er niet uitziet als een 60 km weg.
Wij begrijpen dat het lastig te handhaven is , maar dat moet geen reden zijn om het niet uit te voeren. Veel gemeenten maken de hele gemeente een 30 km/uur gebied, ook als nog niet alle staten hierop ingericht zijn.
En wat denkt u van onze snelwegen, die zijn toch ingericht om minstens 120/130 en meer km/uur te kunnen rijden. Maar op alle snelwegen in Nederland geldt van 7 tot 19 uur 100 km/uur. Dus het kan wel, de snelheid naar beneden ook al past dat niet bij de inrichting van de weg.

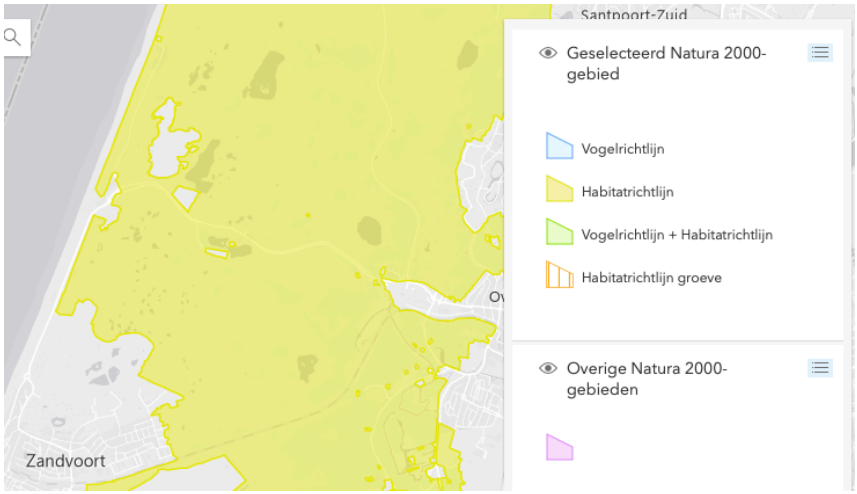
Wij sluiten ons ook aan bij de opmerkingen die door de Stichting van de vrienden van Middenduin zijn gedaan.

D66	Groen Links	VVD
A.M. Jeltes	A. Van der Rest	E. Van Tienhoven
PvdA	LB	
H.Koster	L.J.L Heukels	

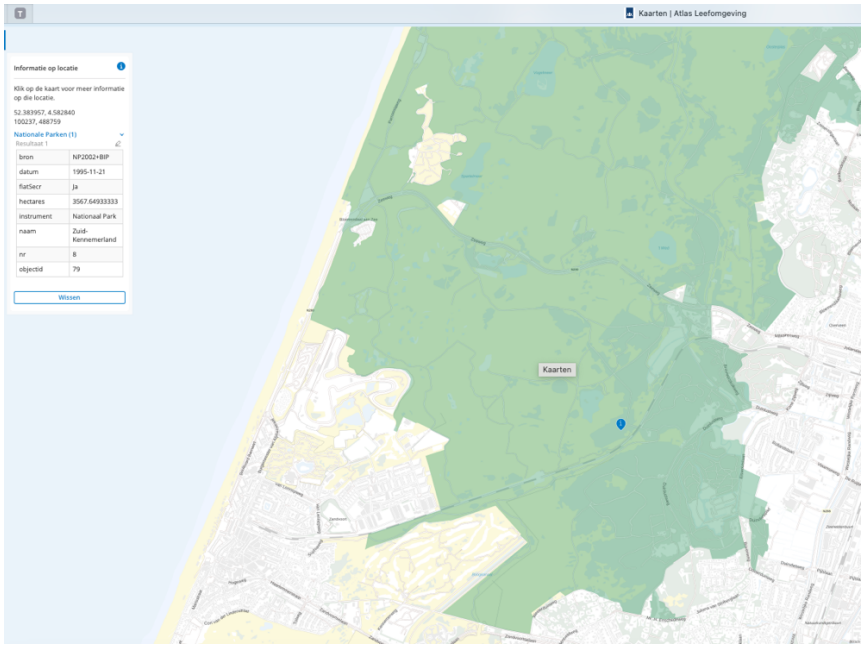
Bijlage:

1. Habitatrichtlijn

De Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna) is een richtlijn van de Europese Unie. Het doel is bij te dragen tot het waarborgen van de biologische diversiteit in de lidstaten door bescherming van habitats en soorten die van Europees belang zijn. De bescherming van soorten uit bijlage IV en V en de aanwijzing van beschermde gebieden voor soorten uit bijlage II zijn verwerkt in de Wet natuurbescherming.



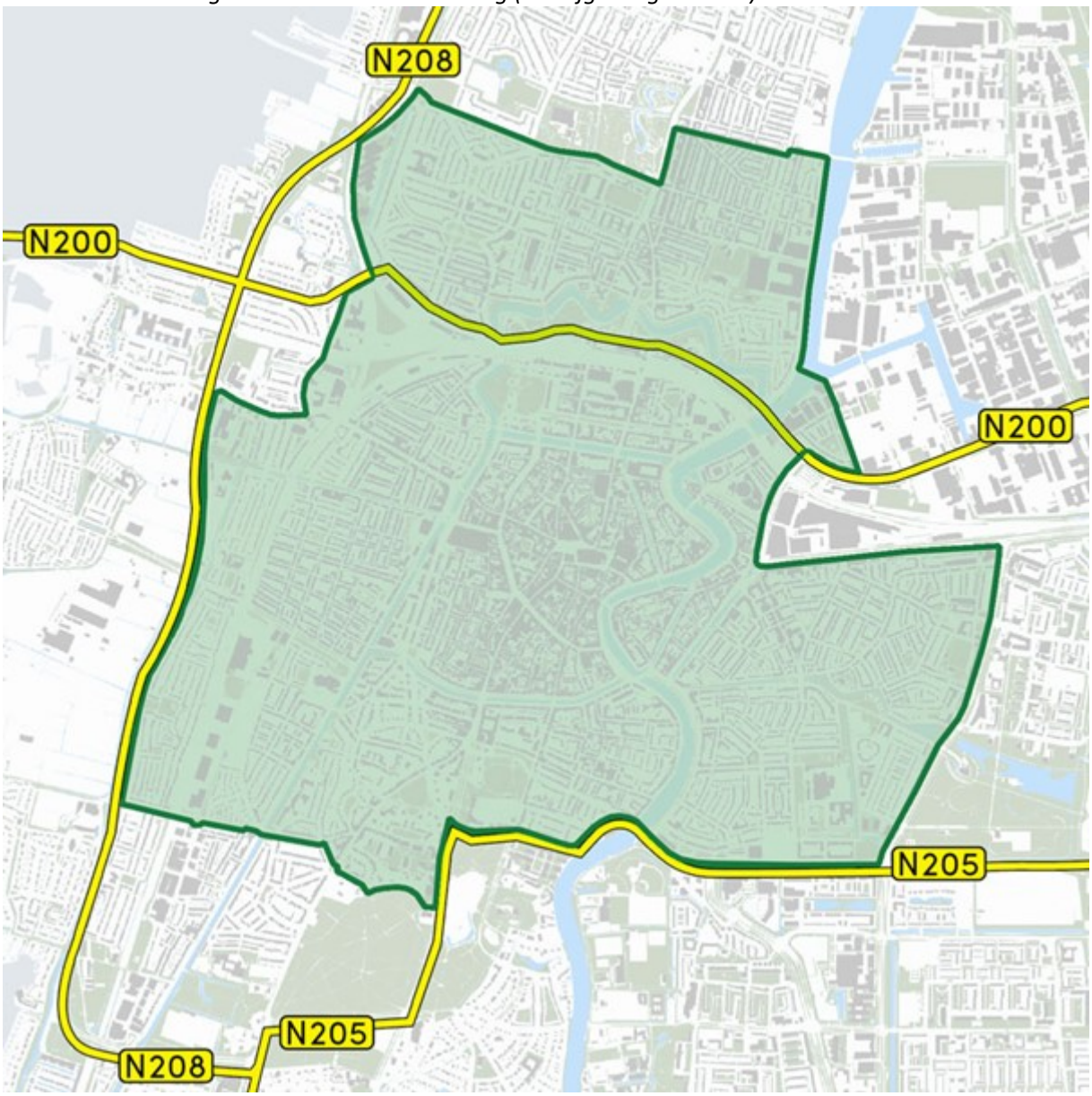
2. Kaart Rijksoverheid met Begrenzing Nationale Parken



Beantwoording van de vragen 12/02 over de Zeeweg:

- Automatisch waarschuwingsborden voor overstekende herten
  Een wilddetectiesysteem in combinatie met dynamische bebording en/of koppeling met navigatie-apps maakt onderdeel uit van het onderzoek naar (innovatieve) maatregelen die aanvullend kunnen zijn op de 'reguliere' maatregelen. Dit is al onderdeel van de trajectstudie.

- Milieuzone Haarlem; hoe verhoudt zich dit tot de Zeeweg
  In 2020 is het Schone Lucht Akkoord door o.a. Haarlem getekend (invulling van Green Deal Zero Emissie Zone ondertekend in 2015). Dit past bij de ambitie van PNH die in het RMP staat (dd mei 2021) om uitstoot te verminderen. Vanaf 1 januari 2022 heeft Haarlem een milieuzone ingesteld voor vracht- en bestelwagens. Daarbij is aangekondigd dat vanaf 2025 de huidige milieuzone verandert in een nul-emissiezone. Dit betreft ook de N200 die binnen de bebouwde kom van Haarlem ligt. Dit heeft als gevolg dat vanaf 2025 vracht- en bestelwagens, die nog uitstoot hebben van vervuilende stoffen, een andere route zullen moeten volgen van- en naar de Zeeweg (zie bijgevoegde kaart).



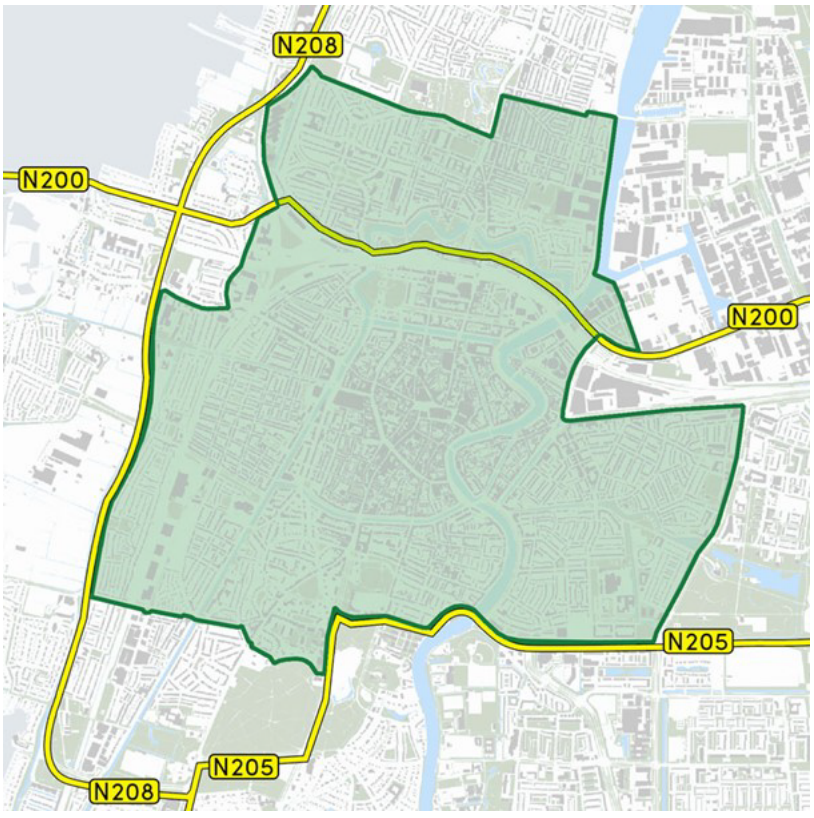
Beantwoording + extra beantwoording van de vragen 12/02 over de Zeeweg:

Automatisch waarschuwingsborden voor overstekende herten

- *Een wilddetectiesysteem in combinatie met dynamische bebording en/of koppeling met navigatie-apps maakt onderdeel uit van het onderzoek naar (innovatieve) maatregelen die aanvullend kunnen zijn op de 'reguliere' maatregelen. Dit is al onderdeel van de trajectstudie.*

Milieuzone Haarlem; hoe verhoudt zich dit tot de Zeeweg

- *In 2020 is het Schone Lucht Akkoord door o.a. Haarlem getekend (invulling van Green Deal Zero Emissie Zone ondertekend in 2015). Dit past bij de ambitie van PNH die in het RMP staat (dd mei 2021) om uitstoot te verminderen. Vanaf 1 januari 2022 heeft Haarlem een milieuzone ingesteld voor vracht- en bestelwagens. Daarbij is aangekondigd dat vanaf 2025 de huidige milieuzone verandert in een nul-emissiezone. Dit betreft ook de N200 die binnen de bebouwde kom van Haarlem ligt. Dit heeft als gevolg dat vanaf 2025 vracht- en bestelwagens, die nog uitstoot hebben van vervuilende stoffen, een andere route zullen moeten volgen van- en naar de Zeeweg (zie bijgevoegde kaart).*



Aanvullende vragen:

Vraag 1:

Mijns inziens geeft het onderstaande geen antwoord op de vraag die ik heb gesteld namelijk: Bij agendapunt 9.b De gedeputeerde gaat uitzoeken wie bevoegd gezag is over de N200.

Ik zou graag alsnog een antwoord op deze vraag willen.

Antwoord 1:

Niet de gehele N200 is het areaal van de PNH. Zie hieronder een kaart van het areaal van de PNH. De vanaf 1 januari 2022 door Haarlem ingestelde milieuzone voor vracht- en bestelwagens betreft de N200 die binnen de bebouwde kom van Haarlem ligt, dus het areaal van de gemeente Haarlem. Het instellen van een milieuzone is een gemeentelijke aangelegenheid. Bevoegd gezag voor het instellen van een milieuzone is het college van burgemeester en wethouders. Het college van B&W kan zelf bepalen of het een milieuzone wil instellen. Als het college van B&W een milieuzone wenst in te stellen, neemt het een verkeersbesluit op grond van de Wegenverkeerswet 1994 (artikel 15).

Van de N208 via Haarlem kunnen vrachtwagens niet meer naar onze N200 rijden. Via de N208 Zijdelweg en Kleverlaan van Bloemendaal kan men nog wel via de N200 naar het strand rijden met de vrachtwagen.



Vraag 2.

Er wordt in het onderstaande antwoord verwezen naar het Schone Lucht Akkoord van 2020 (door Haarlem getekend). Zou ik die mogen ontvangen?

Antwoord 2:

Deze is te vinden via de site: [Het Schone Lucht Akkoord – Schone lucht akkoord.]

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	14009
Extern Zaak ID	2151360
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 februari 2024
Agendapunt	9.c
Titel	Afdoeningsvoorstel motie 142-2023 Deelmobiliteit in beleid
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	15 januari 2024
Commissie Ruimte	**12 februari 2024**

Toelichting

Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten door middel van een brief over diverse recente ontwikkelingen in het openbaar vervoer, zoals gratis OV voor kinderen. De provincie wil het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren, bijvoorbeeld met deze extra investering waarmee de bus voor kinderen gratis wordt. De andere onderwerpen zijn de stand van zaken Studenten OV-kaart, vervoerplannen 2024, de instroom van nieuwe buurtbussen in Noord-Holland Noord en de komende aanbesteding van de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord.

D66 noord-holland

CU CDA Volt BBB

M 142 / PS 6-11-2023 punt 10

AANGENOMEN

Motie deelmobiliteit in beleid

De Provinciale Staten van Noord-Holland bijeen op 6 november 2023
hebben kennisgenomen van de statenvoordracht 52 Begroting 2024;

constateren dat:

- de wet personenvervoer stamt uit 2000;
- de definitie van wat openbaar vervoer is niet breed wordt opgevat;
- er in Noord-Holland bus- en treinlijnen onder druk staan;
- deelmobiliteit (deelauto's- of scooters) op dit moment niet kan worden opgenomen in de concessie;

overwegen dat:

- deelmobiliteit als onderdeel van de concessie eraan bij kan dragen om plekken bereikbaar te houden;
- samenwerking tussen aanbieders van deelmobiliteit en concessiehouders wenselijk is;

verzoeken het college:

- bij het IPO erop aan te dringen om te lobbyen bij het rijk om de wet personenvervoer te herijken en samenwerken met aanbieders van deelmobiliteit in de concessie mogelijk te maken;
- zelfstandig te lobbyen bij het rijk voor het herijken van de wet personenvervoer en deelmobiliteit in de concessie mogelijk te maken;

en gaan over tot de orde van de dag.

Sijmen Mülder (D66) Michel Klein CU

Dennis Heijnen CDA
Maike de Weerdt Volt
Aletta den Boer BBB

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersonen
Dhr. R. Postma
BEL/MOB

Telefoonnummer +31 23 5145684
ruurd.postma@noord-holland.nl

Verzenddatum
- 6 DEC. 2023

Kenmerk
2151360/2151367

Uw kenmerk

Betreft: Gratis OV voor kinderen en andere OV ontwikkelingen

Geachte leden,

De afgelopen maanden zijn er diverse ontwikkelingen geweest in het openbaar vervoer. De belangrijkste was dat de tarieven voor reizigers in 2024 niet verhoogd worden omdat het Rijk extra middelen uittrekt om het OV in stand te houden. Hierover hebben wij u op 20 oktober geïnformeerd (zie onze brief met kenmerk 2130779/2130791).

Met deze brief willen wij u informeren wij over:
1. Gratis OV voor kinderen tot 12 jaar in NH-concessies
2. Ontwikkeling bijdrage OV Studentenkaart (SOV)
3. Vervoerplannen 2024
4. Stand van zaken elektrische bussen Gooi en Vechtstreek
5. Stand van zaken OV pay en aankondiging tarievenkader
6. Personeelstekorten in het OV
7. Instroom nieuwe buurtbussen
8. Aankondiging aanbesteding

Ad 1. Gratis OV voor kinderen tot 12 jaar in NH-concessies
Om het gebruik van het OV te stimuleren stellen wij vanaf 2024 extra financiële middelen beschikbaar (circa € 125.000 per jaar) om het reizen voor kinderen met het OV, gratis te maken. Met de start van de kerstvakantie (23 december 2023) reizen kinderen tot 12 jaar (onder begeleiding van een volwassene) gratis met de bus in onze concessiegebieden. Deze regeling bestond al voor de concessie Gooi en Vechtstreek en vanaf 23 december 2023 voeren we dit ook door in de concessies Noord-Holland Noord en Haarlem/IJmond. Hierdoor wordt het reizen met het OV voor gezinnen aantrekkelijker. Bovendien leert het kinderen al op jonge leeftijd het openbaar vervoer te gebruiken.

Gratis OV voor kinderen wordt tot medio 2028 betaald uit de eerder aan de OV vervoerders opgelegde boetes en vraagt niet om een extra bijdrage van uw Staten. Wij verwachten dat het gratis OV voor kinderen onderdeel wordt van het nieuwe Landelijke Tarieven Kader (LTK). En anders wordt het onderdeel van de nieuwe concessies Noord-Holland Noord en Haarlem/IJmond, zo is het nu ook geregeld in Gooi en Vechtstreek.

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

Ad 2. Ontwikkeling bijdrage OV Studentenkaart (SOV)
Door veranderd reisgedrag van studenten na de coronapandemie was er sprake van een fors lagere SOV bijdrage door het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (OCW). Hiermee zou een financieel gat voor het decentraal OV ontstaan van ruim € 100 miljoen. Vrijdag 17 november 2023 heeft het Kabinet besloten om voor 2024 de bijdrage aan de SOV op hetzelfde niveau als 2023 te houden[1].
De decentrale OV-autoriteiten (verenigd in de DOVA), het Interprovinciaal Overleg (IPO), vervoerders en consumentenorganisaties hebben hiervoor met succes een sterke lobby gevoerd. Wij zijn blij met deze handreiking van het Rijk.

Wij hadden in onze begroting 2024 bij uw Staten een reservering gevraagd om eventuele tekorten in de SOV bijdrage te dekken. Daarmee hadden wij ons verzekerd dat het aanbod van het OV op het niveau van 2023 kon blijven. Met dit kabinetsbesluit kunnen deze extra middelen voor 2024 weer terugvloeien naar de algemene middelen.

Ad 3. Vervoerplannen 2024
De vervoerplannen voor 2024 voor de drie Noord-Hollandse concessies zijn vanaf heden beschikbaar op de website van de provincie Noord-Holland[2]. Door de extra middelen uit de motie Bikker en de toezeggingen van het kabinet voor wat betreft de SOV bijdrage zijn bezuinigen in 2024 niet noodzakelijk. De omvang van de dienstregeling (aantal dienstregelinguren) is in de drie concessies vergelijkbaar met 2023. Wel zijn er aanpassingen doorgevoerd om betere aansluitingen te kunnen bieden en vanwege infrastructurele wijzigingen, zoals de opening van Blaricum P&R en de oplevering brug Schalkwijkerstraat. Daarnaast werken we op dit moment in Noord-Holland Noord samen met gemeenten, Rocov (vertegenwoordiging van reizigers), Connexxion en NS aan een herijking van het lijnennet in deze concessie. In het voorjaar van 2024 zullen wij u hierover nader informeren.

Wij zijn blij dat er in 2024 niet bezuinigd hoeft te worden op het openbaar vervoer en dat de tarieven gelijk blijven. Om ervoor te zorgen dat het OV ook op langere termijn op een goed niveau blijft, blijven aanpassingen van het netwerk noodzakelijk. Dit komt onder andere door de gewijzigde vervoervraag na corona, woningbouw en infrastructurele ontwikkelingen.

Ad 4. Stand van zaken elektrische bussen Gooi en Vechtstreek
De afspraak met Transdev was dat per 1 januari 2023 alle bussen in Gooi en Vechtsteek Zero Emissie (ZE) zouden zijn. Door problemen bij één van de leveranciers is deze datum niet gehaald. Inmiddels zijn er 17 bussen geleverd en de overige 22 bussen worden eind dit jaar of begin volgend jaar verwacht.
Ter compensatie voor de te late instroom van de ZE bussen biedt Transdev jaarlijks een korting op de exploitatiekosten aan van € 100.000 per jaar (t/m 2030). Dit geld wordt terug geïnvesteerd in het OV in Gooi en Vechtstreek. Daarnaast gaat Transdev de provincie kosteloos ondersteunen bij de verdere verduurzaming van het busvervoer (aanvraag laadpunten, etc.) en wordt er in de concessie

---

[1] Zie ook brief over aanvullende financiële steun openbaar vervoer van de staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, mevr. Heijnen: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2023Z19253&did=2023D46528

[2] www.noord-holland.nl/verkeer_vervoer/openbaar_vervoer

Haarlem/IJmond een extra ZE bus van de nieuwste generatie ingezet. Dit draagt bij aan de klimaatdoelstellingen die wij als provincie hebben. Daarmee is de boete die wij wilden opleggen (zie onze brief met kenmerk 1997986/1997994) voorlopig van de baan.

Ad 5. Stand van zaken OVpay en aankondiging tarievenkader
Eerder hebben wij u geïnformeerd over de ontwikkeling van OVpay (presentatie Masterclass OV dd. 19 juni 2023). OVpay maakt het mogelijk om met de betaalpas in- en uit te checken in het openbaar vervoer. Inmiddels is dit sinds juni 2023 mogelijk in heel Nederland. Hierdoor is het niet langer noodzakelijk een OV-chipkaart aan te schaffen om met het openbaar vervoer te kunnen reizen. Wij hopen dan ook dat OVpay bijdraagt aan het aantrekken van nieuwe reizigers in het openbaar vervoer.
OVpay biedt ook nieuwe kansen voor de tarieven. Zo wordt het mogelijk om bij frequent OV gebruik korting te verlenen. Transdev gaat per 1 januari 2024 in Gooi en Vechtstreek een proef doen met een oplopende korting voor reizigers met een betaalpas. Als de resultaten van deze proef positief zijn, wordt dit vervolgens ook in andere concessies doorgevoerd. Deze proef loopt naast de bestaande OV-chipkaart en bestaande abonnementen. Reizigers kunnen dus kiezen en het voor hen meest aantrekkelijke product gebruiken.
Gezien de nieuwe kansen van OVpay komen wij in het voorjaar van 2024 met een voorstel voor een nieuw tarievenkader. Overigens is het onze verwachting dat de huidige OV-chipkaart per 1 januari 2026 verdwijnt.

Ad 6. Personeelstekorten in het OV
Helaas heeft het openbaar vervoer nog steeds te maken met een tekort aan personeel. In de bijlage vindt u hier een brief over van de vervoerbedrijven, verenigd in OV Nederland.
De gemiddelde leeftijd van personeel in het OV is ruim 54 jaar. Dat betekent dat er de komende jaren een grote uitstroom is van chauffeurs en technisch personeel. We zien dat dit vooral speelt rondom de grote steden. In onze concessies zien we een tekort van chauffeurs in de concessies Haarlem/IJmond en Gooi en Vechtstreek.
Transdev/Connexxion informeert ons daarom maandelijks over de beschikbaarheid van chauffeurs en de werving van nieuwe chauffeurs.

Het is onze doelstelling dat rituitval als gevolg van chauffeurstekort tot een minimum wordt beperkt. Vandaar dat we gezamenlijk met Transdev/Connexxion kijken naar oplossingen zoals de inzet van niet-Nederlands sprekende chauffeurs of in uitzonderlijke situaties een (tijdelijke) aanpassing van de dienstregeling om voor de reiziger ongeplande en ongewenste uitval te voorkomen.

Ad 7. Instroom nieuwe buurtbussen
In januari besloten wij om voor Noord-Holland Noord 18 nieuwe buurtbussen aan te schaffen. Sinds eind oktober rijden de eerste nieuwe bussen. Buurtbusverenigingen verzorgen een belangrijk deel van het openbaar vervoer in deze concessie. We zijn dan ook blij dat de vrijwillige chauffeurs de beschikking krijgen over nieuwe busjes, waarmee ze de jaarlijkse 230.000 reizigers goed en comfortabel kunnen vervoeren. Om dit feit te vieren worden de vrijwilligers van al onze buurtbusverenigingen op donderdag 7 december (Nationale vrijwilligersdag) in het zonnetje om ze te bedanken voor hun grote inzet in de afgelopen jaren.

Ad 8. Aankondiging aanbesteding

De huidige OV concessie Haarlem/IJmond loopt in juli 2027 af. De OV concessie Noord-Holland Noord loopt in augustus 2028 af. Wettelijk is de provincie verplicht deze concessies aan te besteden. De komende tijd wordt daarom het aanbestedingsproces opgestart. Dat begint met het formuleren van een nieuwe Visie Publieke Mobiliteit (ambities, belang en verantwoordelijkheden), een Nota van Uitgangspunten en een Programma van Eisen. De Visie Publieke mobiliteit gaat over vervoer voor iedereen die niet een eigen auto of fiets gebruikt of daar geen gebruik van kan of wil maken. De ambitie van de provincie is dat overal in de provincie publieke mobiliteit goed georganiseerd is. De komende tijd zullen wij u hierover regelmatig informeren.

Wij stellen voor dat met deze brief de moties M142-2023 (deelmobiliteit in beleid) en M180-2023 (geen verdere afschaling van het openbaar vervoer) als afgedaan worden beschouwd.

Vertrouwende erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Bijlage: brief vervoerders stads- en streekvervoer personeelstekort OV

DOVA en BAC+

Datum	**Kenmerk**	**Betreft**
11 oktober 2023	06102023 stad-streekvervoer	Personeelstekort OV

Geachte DOVA en leden van de BAC+ mobiliteit,

De kwaliteit van het openbaar vervoer staat onder druk. Niet alleen wat betreft bekostiging en prijsontwikkeling, maar ook vanwege de hoge rituitval waar de sector mee geconfronteerd wordt. We leveren als sector op dit moment niet de kwaliteit die reizigers, maar ook u als opdrachtgevers van ons mogen verwachten. Personeelstekort en verminderde inzetbaarheid van onze medewerkers zijn hier de oorzaak van. Dit leidt tot zorg, aangezien de oorzaak van het probleem niet eenvoudig is op te lossen.

Middels deze brief schetsen wij u graag wat speelt in de sector en waar u ook in uw regio in meer of mindere mate mee wordt geconfronteerd. Wij willen u echter vooral informeren over de maatregelen die wij nemen om uit deze situatie te komen. Wij willen onze reizigers zo snel mogelijk weer een betrouwbare dienstverlening bieden. Uw vervoerder in de regio kan uiteraard specifiek op uw situatie in gaan. Er is echter een grote gemene deler in de problematiek en aanpak, dat is de reden dat wij u hier gezamenlijk over informeren.

De oorzaken

Gezien de leeftijdsopbouw in de OV sector en de wetenschap dat veel van onze medewerkers de komende jaren met pensioen gaan, is er door de sector al voor Corona gestart met het ontwikkelen van wervingsactiviteiten. De grote onzekerheid over financiële steun van het Rijk tijdens de Corona periode maakten echter dat wij hier geen structureel beleid op konden voeren. Ieder jaar kregen wij pas heel laat zekerheid over de steun voor het jaar erop wat onder andere heeft geleid tot een verlies van onze flexibele schil van gemiddeld 15%. Vanwege ontbrekend perspectief in het OV heeft deze groep destijds ander werk gevonden. Daarnaast heeft de combinatie van een verlaging van de productiviteit door een hoger verzuim en meer werkdruk verlagende afspraken, een grote uitstroom vanwege vergrijzing en bovendien een zeer krappe arbeidsmarkt met name op MBO 2 niveau gezorgd voor een groot tekort aan medewerkers.

Hoog verzuim

Tot op de dag van vandaag is het arbeidsverzuim onder chauffeurs en metro- en trambestuurders zeer hoog. De vervoersbedrijven volgen de landelijke trends maar kennen een veel hoger niveau. Dit in vergelijking tot hetgeen bijvoorbeeld in de zorg te zien is. Ook bedrijfsartsen waarschuwen ons dat dit tot 2024 en langer kan duren voordat deze effecten weg zijn. Cijfers wijzen uit dat het verzuim wel wordt teruggedrongen, maar dat we nog lang niet op het pre-Corona niveau zijn. Vooral het langdurig verzuim onder oudere medewerkers is hoog en moeilijk beïnvloedbaar.

Uitstroom, generatiepacten en werkdruk verlagende maatregelen

Ons personeel kent een gemiddelde leeftijd van 54 jaar. De helft van alle medewerkers in het OV gaat tussen 2020 en 2025 met pensioen. Al deze chauffeurs en bestuurders moeten worden vervangen.

Verder kent onze branche meerdere generatiepacten. Soms betekent dit eerder stoppen met werken met behoud van salaris (RVU) en soms minder werken(o.a. 60 plus en 60-80-100%). Dit betekent dat er meer medewerkers nodig zijn om hetzelfde werk uit te voeren.

In de afgelopen jaren is de roep om werkdruk verlagende maatregelen gestegen. Werkdruk verlaging was o.a. onderwerp van de recente stakingen. In de CAO afspraken zijn maatregelen opgenomen zoals langere pauzes. Dit leidt hopelijk tot een verzuimreductie en verhoogd werkplezier, maar ook wederom dat er meer medewerkers nodig zijn voor uitvoering van de dienstregeling.

Instroom

Alleen al het stad- en streekvervoer voorziet voor 2024 duizenden vacatures voor buschauffeurs, tram- en metrobestuurders, machinisten, maar ook technisch personeel voor het onderhoud van voertuigen en railinfrastructuur.
U bent bekend met de spanning op de Nederlandse arbeidsmarkt. Met name op MBO 2 niveau is er grote krapte. Bovendien ben je niet zomaar bestuurder. Het theorie examen is een forse uitdaging voor veel van onze kandidaten en de doorlooptijd om bestuurder te worden in Nederland is inmiddels 4 tot 6 maanden en bij machinisten nog veel langer. Bovendien zijn er grote achterstanden bij het CBR voor het afnemen van examens. Beperkte opleidingscapaciteit leidt tot langere doorlooptijden voor het opleiden van chauffeurs, bestuurders en machinisten. Hierdoor wachten kandidaat chauffeurs soms 3 maanden op een herexamen. Sommigen haken af en worden werkzaam in branches met minder zware vakbekwaamheidsvereisten. Als je als kandidaat dan eindelijk het rijbewijs D of andere vakbekwaamheid papieren hebt behaald, dan ben je nog geen bus-, trambestuurder of machinist. Dan volgt instructie op de werkvloer, lijn verkenning, leren omgaan met passagiers. Gedurende deze periode rijdt de nieuwe medewerker nog niet zelfstandig.
Tenslotte zien we ook dat de behoefte van potentiële medewerkers veranderd is. Zowel in het aantal uren dat medewerkers per week willen werken, als in de invloed die zij willen op het gebied van de privé-werkbalans. De ‘ouderwetse’ wijze waarop roosters conform CAO tot stand komen in combinatie met diensten die zeer vroeg starten of laat eindigen maken onze sector minder aantrekkelijk.

Wat doen wij als OV-bedrijven om dit op te lossen?

Communicatie

Ten eerste is communicatie met onze reizigers van het grootste belang. De reiziger moet weten of de reis betrouwbaar kan worden gemaakt. In de actuele reisinformatie moet alles dus kloppen. Ook bij wijzigingen in de dienstregeling moet de informatie voorhanden zijn en daar wordt door de teams iedere dag hard aan gewerkt. Bovendien willen wij de decentrale overheden niet verrassen en wordt er veelvuldig en transparant tussen uw en onze teams overleg gevoerd over de actuele situatie, prognoses en wat dit betekent voor de uitvoering.

Veranderingen werving nieuwe medewerkers vanuit eigen recruitment en alle andere wervingskanalen
Van oudsher is de recruitment van nieuwe chauffeurs en bestuurders met name geregeld via uitzendbureaus. Deze bureaus hebben in deze tijd ook moeite om kandidaten te leveren. We weten dat salaris niet zozeer de drempel is voor kandidaten (mooie CAO), maar wel de lange doorlooptijd tot de vakbekwaamheid. Alle vervoerbedrijven hebben inmiddels dan ook eigen recruitmentafdelingen ingericht om zelf te werven, selecteren, op te leiden (bijv. via BBL), etc. Ook kiezen vervoerders ervoor om opleidingen voor kandidaten te betalen en kennen alle bedrijven aanbrengbonussen voor medewerkers die nieuwe chauffeurs en bestuurders aandragen. Ook blijven we een beroep doen op touringcarbedrijven en uitzendbureaus.

Engelstalige en of buitenlandse chauffeurs op onze bussen geeft mogelijk verlichting. Dit is niet ideaal, want het heeft grote impact op alle (veiligheids-)protocollen in de organisatie. Europese chauffeurs uit landen met een hogere werkloosheid mogen hier werken, maar voor deze groep moet ook huisvesting en begeleiding geregeld worden. Ook dat is in veel gebieden niet eenvoudig. Vervoerders werken deze potentiële kans nu verder uit. Uitgangspunt daarbij is dat zij Engels of Nederlands kunnen spreken, om onveilige situaties te voorkomen.

Verkorten en verlichten doorlooptijd opleiding en examinering

Buschauffeur wordt je niet zomaar, er wordt meer van je verwacht dan het kunnen besturen van een bus. In de selectie vallen dan ook relatief veel kandidaten af. Doordat de werkloosheid laag is, zien we

dat meer kandidaten tijdens het opleidingstraject afhaken, omdat ze ook andere opties hebben. Bovendien zien we dat bij het niet halen van het rijbewijs in de eerste keer, veel tijd verloren gaat bij het plannen van een (her)examen bij het CBR. Dit leidt tot een verlies van wel 12 weken in de procedure en dus duurt het veel langer voordat chauffeurs inzetbaar zijn. Als sector zijn we met het CBR in overleg om de doorlooptijden te verkorten en ook onderzoeken we de mogelijkheid om elkaars kandidaten te examineren. Hiervoor hebben we toestemming nodig van de minister. Dit is in een aantal branches al toegestaan en zou de doorlooptijd van kandidaten aanzienlijk verkorten.

Een tweede optie die we verkennen is het verlichten van de vakbekwaamheidsvereisten. Dit is voor een buschauffeur een totaalpakket waarvan wij menen dat dit modulair opgebouwd zou kunnen worden (Module OV, Module Touringcar etc). Een buschauffeur in het Nederlandse OV heeft bijvoorbeeld beperkt technische kennis van een bus nodig, maar dat wordt nu wel in de examens gevraagd en is een struikelblok voor veel kandidaten. Ook hebben we te maken met Nederlandse kandidaten met een taalachterstand die moeite hebben met de Nederlandse examens. Meertaligheid kan helpen. Hierover lobbyen wij met de betrokken instanties, dit zou grote verlichting geven en meer mensen toegang kunnen geven tot het vak van bestuurder in het ov.

Verbeteren inzetbaarheid chauffeurs en verhogen aantrekkelijkheid werken in het OV

Vervoerders hebben gezamenlijk in de CAO's goede afspraken gemaakt over het verlagen van de werkdruk om chauffeurs en bestuurders gezonder het pensioen te laten halen. Dit gaat niet alleen over extra pauzes, maar ook over rust- en rijtijden. Dit zorgt voor lichtere diensten per december 2023. Dit resulteert in het feit dat er meer mensen nodig zullen zijn om dezelfde dienstregeling uit te voeren. De andere kant van dezelfde medaille is dat wij hopen dat dit leidt tot meer werkvreugde, meer instroom en verlaging van het verzuim. Daarnaast kent onze CAO goede arbeidsvoorwaarden. Hierdoor brengt een gemiddelde buschauffeur inclusief onregelmatigheid een salaris mee naar huis dat netto rond de 3.000 Euro ligt, wat zeker geen slecht salaris is voor MBO 2 niveau.

Om chauffeurs, die parttime werken te motiveren meer te werken, hanteren vrijwel alle bedrijven op dit moment tijdelijk extra toeslagen voor overwerk. Wij zien gelukkig nog veel bereidheid bij onze chauffeurs en bestuurders. Onze starre CAO is hier soms beperkend in, maar samen met medezeggenschap kan er veel. Hierbij is het risico dat wij medewerkers overvragen. Hier hebben wij extra aandacht voor.

Om het probleem van verzuim te verlagen is er binnen de bedrijven veel aandacht voor levensstijl en gezondheid. Dit is deels gericht op preventie van uitval, maar ook om het werkplezier, de sfeer en collegialiteit te vergroten. Er worden activiteiten georganiseerd en hard gewerkt aan de verbinding op de werkvloer. Bij preventie kunt u denken aan o.a lifestyle coaches en het gratis aanbieden van (online) trainingen. Bovendien lopen er meerdere pilots om chauffeurs meer invloed te geven op hun werktijden om de balans tussen privé en werk te verbeteren. Om hier echt slagen in te maken is het noodzakelijk om de afspraken in de CAO over roosteren en rouleren te herzien, deze zijn lang geleden gebaseerd op de fulltime werkende kostwinner, maar voldoen niet meer aan de behoeften van nieuwe groepen op de arbeidsmarkt. Hierover zijn we met de vakorganisaties in gesprek.

Verder zijn alle bedrijven zich steeds meer bewust van de behoeftes van verschillende generaties. Iemand van 50 plus wil vaker fulltime werken en een twintiger wil het leven naar eigen behoefte inkleden. Hierbij is onze grote uitdaging om met alle verschillende mensen en behoeftes toch de diensten gevuld te krijgen.

Imago van werken in de OV-sector

Het OV heeft niet bij iedereen een goed imago, terwijl het prachtige sector is om in te werken. De vervoerders werken samen om het vak van bestuurder positief onder de aandacht te brengen. Daarbij wordt ook gekeken naar een landelijke open dag waar alle vervoerders aan mee doen en een gezamenlijke campagne. Deze campagne wordt vertaald naar regionale campagnes van de verschillende vervoerders. Er is geen 'one size fits all'. De problematiek in de steden is echt anders dan in het landelijk gebied en vraagt dan ook om andere oplossingen.

Tot slot

Alle vervoerders werken hard aan het op orde brengen van het personeelsbestand. Gezien de huidige tekorten, het verzuim en maatregelen die genomen zijn op het gebied van werkdruk en vergrijzing, blijven de komende jaren uitdagend. Ook zullen er verschillen zijn, in sommige steden is de druk op de arbeidsmarkt groter dan in de streek, bovendien is daar gemiddeld ook het verzuim hoger door een hogere ervaren werkbelasting. In de streek gebieden verwachten wij dan ook wat sneller weer te kunnen voldoen aan de benodigde vraag.

Wij realiseren ons dat dit geen fijne realiteit is. Wij zijn en voelen ons als vervoerbedrijven verantwoordelijk voor het oplossen van de ontstane situatie, we vrezen echter dat hiervoor nog geduld nodig is voordat structureel de problemen in de hele sector zijn opgelost. We vragen u hier enig begrip voor.

Niet alleen reizigers, maar ook alle medewerkers van onze OV bedrijven op kantoor en op de weg ondervinden heel veel last van de rituitval. Onze medewerkers willen niets liever dan een excellente dienstverlenging bieden aan onze reizigers. Ze willen trots zijn op het product dat we dagelijks neerzetten. Dat wij daar nu deels niet in slagen, doet pijn. Wij zijn er echter van overtuigd door samen te werken, we in staat zijn het tij te keren en ervoor te zorgen dat iedereen weer trots is op onze mooie Ov-systeem.

Mocht u nog suggesties of ideeën hebben om dingen anders of beter te doen om dit probleem op te lossen, dan houden wij ons aanbevolen.

Uiteraard zijn alle bedrijven bereid om voor hun specifieke concessie nadere duiding en informatie te verstrekken.

Met vriendelijke groet,

Vervoerders in het stad- en streekvervoer,

Arriva Dhr. A. Hettinga

Keolis Dhr. C. Hogeveen

EBS Dhr. W. Mol

Transdev Dhr. M. Lageirse

Qbuzz Dhr. G. Spijksma

RET Dhr. M. Unck

HTM Dhr. J. Bierman

GVB Mevr. C. Zuiderwijk

AANGENOMEN

M180 / PS 6-11-2023 punt 10

Christen Unie
Provinciale Staten Noord-Holland

CDA
NOORD-HOLLAND

Partij voor de Dieren
Statenfractie Noord-Holland

Volt

Geen verdere afschaling openbaar vervoer

De Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 6 november 2023, ter bespreking van agendapunt 10, "Begroting 2024 en Memorie van Antwoord (VD-52)",

constaterende dat:

- de provincie vanuit het Rijk tot eind 2023 geld ontvangt vanuit de regelingen Beschikbaarheid Vergoeding Openbaar Vervoer (BVOV) en Transitie Vergoeding Openbaar Vervoer (TVOV);
- dit geld als doel had om de teruggelopen inkomsten tijdens en na de coronatijd deels te compenseren;
- dit bedrag zo'n 3 mln euro op jaarbasis betrof;
- met de Kaderbrief 2024 2,5 mln euro extra beschikbaar is gesteld om het wegvallen van Rijksvergoedingen te compenseren,

overwegende dat:

- de Rijksregelingen er aan hebben bijgedragen dat de dienstregelingen slechts beperkt hoefden worden afgeschaald;
- er in 2024 netto minder geld beschikbaar is dan in 2023;
- daarboven de kosten zijn toegenomen door inflatie en indexatie;
- in de begroting staat dat "de OV-vervoerplannen zullen worden aangepast om het wegvallen van de vergoeding op te kunnen vangen",

van mening:

- dat het Openbaar Vervoer kwalitatief moet verbeteren om goed bruikbaar te zijn en reizigers terug te winnen,

dragen GS op:

- bij de aanpassing van OV-vervoersplannen het uitgangspunt te hanteren dat de dienstregeling niet verder mag worden teruggebracht;
- wanneer daarvoor extra budget nodig is, hiervoor in 2024 een voorstel aan de Staten voor te leggen;

en gaan over tot de orde van de dag.

Michel Klein	Dennis Heijnen	Jaap Hollebeek	Maik de Weerdt
ChristenUnie	CDA	PvdD	VOLT

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersonen
Dhr. R. Postma
BEL/MOB

Telefoonnummer +31 23 5145684
ruurd.postma@noord-holland.nl

Verzenddatum
- 6 DEC. 2023

Kenmerk
2151360/2151367

Uw kenmerk

Betreft: Gratis OV voor kinderen en andere OV ontwikkelingen

Geachte leden,

De afgelopen maanden zijn er diverse ontwikkelingen geweest in het openbaar vervoer. De belangrijkste was dat de tarieven voor reizigers in 2024 niet verhoogd worden omdat het Rijk extra middelen uittrekt om het OV in stand te houden. Hierover hebben wij u op 20 oktober geïnformeerd (zie onze brief met kenmerk 2130779/2130791).

Met deze brief willen wij u informeren wij over:
1. Gratis OV voor kinderen tot 12 jaar in NH-concessies
2. Ontwikkeling bijdrage OV Studentenkaart (SOV)
3. Vervoerplannen 2024
4. Stand van zaken elektrische bussen Gooi en Vechtstreek
5. Stand van zaken OV pay en aankondiging tarievenkader
6. Personeelstekorten in het OV
7. Instroom nieuwe buurtbussen
8. Aankondiging aanbesteding

Ad 1. Gratis OV voor kinderen tot 12 jaar in NH-concessies
Om het gebruik van het OV te stimuleren stellen wij vanaf 2024 extra financiële middelen beschikbaar (circa € 125.000 per jaar) om het reizen voor kinderen met het OV, gratis te maken. Met de start van de kerstvakantie (23 december 2023) reizen kinderen tot 12 jaar (onder begeleiding van een volwassene) gratis met de bus in onze concessiegebieden. Deze regeling bestond al voor de concessie Gooi en Vechtstreek en vanaf 23 december 2023 voeren we dit ook door in de concessies Noord-Holland Noord en Haarlem/IJmond. Hierdoor wordt het reizen met het OV voor gezinnen aantrekkelijker. Bovendien leert het kinderen al op jonge leeftijd het openbaar vervoer te gebruiken.

Gratis OV voor kinderen wordt tot medio 2028 betaald uit de eerder aan de OV vervoerders opgelegde boetes en vraagt niet om een extra bijdrage van uw Staten. Wij verwachten dat het gratis OV voor kinderen onderdeel wordt van het nieuwe Landelijke Tarieven Kader (LTK). En anders wordt het onderdeel van de nieuwe concessies Noord-Holland Noord en Haarlem/IJmond, zo is het nu ook geregeld in Gooi en Vechtstreek.

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

Ad 2. Ontwikkeling bijdrage OV Studentenkaart (SOV)
Door veranderd reisgedrag van studenten na de coronapandemie was er sprake van een fors lagere SOV bijdrage door het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (OCW). Hiermee zou een financieel gat voor het decentraal OV ontstaan van ruim € 100 miljoen. Vrijdag 17 november 2023 heeft het Kabinet besloten om voor 2024 de bijdrage aan de SOV op hetzelfde niveau als 2023 te houden[1].
De decentrale OV-autoriteiten (verenigd in de DOVA), het Interprovinciaal Overleg (IPO), vervoerders en consumentenorganisaties hebben hiervoor met succes een sterke lobby gevoerd. Wij zijn blij met deze handreiking van het Rijk.

Wij hadden in onze begroting 2024 bij uw Staten een reservering gevraagd om eventuele tekorten in de SOV bijdrage te dekken. Daarmee hadden wij ons verzekerd dat het aanbod van het OV op het niveau van 2023 kon blijven. Met dit kabinetsbesluit kunnen deze extra middelen voor 2024 weer terugvloeien naar de algemene middelen.

Ad 3. Vervoerplannen 2024
De vervoerplannen voor 2024 voor de drie Noord-Hollandse concessies zijn vanaf heden beschikbaar op de website van de provincie Noord-Holland[2]. Door de extra middelen uit de motie Bikker en de toezeggingen van het kabinet voor wat betreft de SOV bijdrage zijn bezuinigen in 2024 niet noodzakelijk. De omvang van de dienstregeling (aantal dienstregelinguren) is in de drie concessies vergelijkbaar met 2023. Wel zijn er aanpassingen doorgevoerd om betere aansluitingen te kunnen bieden en vanwege infrastructurele wijzigingen, zoals de opening van Blaricum P&R en de oplevering brug Schalkwijkerstraat. Daarnaast werken we op dit moment in Noord-Holland Noord samen met gemeenten, Rocov (vertegenwoordiging van reizigers), Connexxion en NS aan een herijking van het lijnennet in deze concessie. In het voorjaar van 2024 zullen wij u hierover nader informeren.

Wij zijn blij dat er in 2024 niet bezuinigd hoeft te worden op het openbaar vervoer en dat de tarieven gelijk blijven. Om ervoor te zorgen dat het OV ook op langere termijn op een goed niveau blijft, blijven aanpassingen van het netwerk noodzakelijk. Dit komt onder andere door de gewijzigde vervoervraag na corona, woningbouw en infrastructurele ontwikkelingen.

Ad 4. Stand van zaken elektrische bussen Gooi en Vechtstreek
De afspraak met Transdev was dat per 1 januari 2023 alle bussen in Gooi en Vechtsteek Zero Emissie (ZE) zouden zijn. Door problemen bij één van de leveranciers is deze datum niet gehaald. Inmiddels zijn er 17 bussen geleverd en de overige 22 bussen worden eind dit jaar of begin volgend jaar verwacht.
Ter compensatie voor de te late instroom van de ZE bussen biedt Transdev jaarlijks een korting op de exploitatiekosten aan van € 100.000 per jaar (t/m 2030). Dit geld wordt terug geïnvesteerd in het OV in Gooi en Vechtstreek. Daarnaast gaat Transdev de provincie kosteloos ondersteunen bij de verdere verduurzaming van het busvervoer (aanvraag laadpunten, etc.) en wordt er in de concessie

---

[1] Zie ook brief over aanvullende financiële steun openbaar vervoer van de staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, mevr. Heijnen: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2023Z19253&did=2023D46528

[2] www.noord-holland.nl/verkeer_vervoer/openbaar_vervoer

Haarlem/IJmond een extra ZE bus van de nieuwste generatie ingezet. Dit draagt bij aan de klimaatdoelstellingen die wij als provincie hebben. Daarmee is de boete die wij wilden opleggen (zie onze brief met kenmerk 1997986/1997994) voorlopig van de baan.

Ad 5. Stand van zaken OVpay en aankondiging tarievenkader
Eerder hebben wij u geïnformeerd over de ontwikkeling van OVpay (presentatie Masterclass OV dd. 19 juni 2023). OVpay maakt het mogelijk om met de betaalpas in- en uit te checken in het openbaar vervoer. Inmiddels is dit sinds juni 2023 mogelijk in heel Nederland. Hierdoor is het niet langer noodzakelijk een OV-chipkaart aan te schaffen om met het openbaar vervoer te kunnen reizen. Wij hopen dan ook dat OVpay bijdraagt aan het aantrekken van nieuwe reizigers in het openbaar vervoer.
OVpay biedt ook nieuwe kansen voor de tarieven. Zo wordt het mogelijk om bij frequent OV gebruik korting te verlenen. Transdev gaat per 1 januari 2024 in Gooi en Vechtstreek een proef doen met een oplopende korting voor reizigers met een betaalpas. Als de resultaten van deze proef positief zijn, wordt dit vervolgens ook in andere concessies doorgevoerd. Deze proef loopt naast de bestaande OV-chipkaart en bestaande abonnementen. Reizigers kunnen dus kiezen en het voor hen meest aantrekkelijke product gebruiken.
Gezien de nieuwe kansen van OVpay komen wij in het voorjaar van 2024 met een voorstel voor een nieuw tarievenkader. Overigens is het onze verwachting dat de huidige OV-chipkaart per 1 januari 2026 verdwijnt.

Ad 6. Personeelstekorten in het OV
Helaas heeft het openbaar vervoer nog steeds te maken met een tekort aan personeel. In de bijlage vindt u hier een brief over van de vervoerbedrijven, verenigd in OV Nederland.
De gemiddelde leeftijd van personeel in het OV is ruim 54 jaar. Dat betekent dat er de komende jaren een grote uitstroom is van chauffeurs en technisch personeel. We zien dat dit vooral speelt rondom de grote steden. In onze concessies zien we een tekort van chauffeurs in de concessies Haarlem/IJmond en Gooi en Vechtstreek.
Transdev/Connexxion informeert ons daarom maandelijks over de beschikbaarheid van chauffeurs en de werving van nieuwe chauffeurs.

Het is onze doelstelling dat rituitval als gevolg van chauffeurstekort tot een minimum wordt beperkt. Vandaar dat we gezamenlijk met Transdev/Connexxion kijken naar oplossingen zoals de inzet van niet-Nederlands sprekende chauffeurs of in uitzonderlijke situaties een (tijdelijke) aanpassing van de dienstregeling om voor de reiziger ongeplande en ongewenste uitval te voorkomen.

Ad 7. Instroom nieuwe buurtbussen
In januari besloten wij om voor Noord-Holland Noord 18 nieuwe buurtbussen aan te schaffen. Sinds eind oktober rijden de eerste nieuwe bussen. Buurtbusverenigingen verzorgen een belangrijk deel van het openbaar vervoer in deze concessie. We zijn dan ook blij dat de vrijwillige chauffeurs de beschikking krijgen over nieuwe busjes, waarmee ze de jaarlijkse 230.000 reizigers goed en comfortabel kunnen vervoeren. Om dit feit te vieren worden de vrijwilligers van al onze buurtbusverenigingen op donderdag 7 december (Nationale vrijwilligersdag) in het zonnetje om ze te bedanken voor hun grote inzet in de afgelopen jaren.

Ad 8. Aankondiging aanbesteding

De huidige OV concessie Haarlem/IJmond loopt in juli 2027 af. De OV concessie Noord-Holland Noord loopt in augustus 2028 af. Wettelijk is de provincie verplicht deze concessies aan te besteden. De komende tijd wordt daarom het aanbestedingsproces opgestart. Dat begint met het formuleren van een nieuwe Visie Publieke Mobiliteit (ambities, belang en verantwoordelijkheden), een Nota van Uitgangspunten en een Programma van Eisen. De Visie Publieke mobiliteit gaat over vervoer voor iedereen die niet een eigen auto of fiets gebruikt of daar geen gebruik van kan of wil maken. De ambitie van de provincie is dat overal in de provincie publieke mobiliteit goed georganiseerd is. De komende tijd zullen wij u hierover regelmatig informeren.

Wij stellen voor dat met deze brief de moties M142-2023 (deelmobiliteit in beleid) en M180-2023 (geen verdere afschaling van het openbaar vervoer) als afgedaan worden beschouwd.

Vertrouwende erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Bijlage: brief vervoerders stads- en streekvervoer personeelstekort OV

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	13997
Extern Zaak ID	2150958
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 februari 2024
Agendapunt	13.b
Titel	Mobiliteit: Samenwerkingsovereenkomst voor de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (C-agenda Ruimte 12-02-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 februari 2024**

Toelichting

n.v.t.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
W.G. Brussaard
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143655
BRUSSAARDW@Noord-Holland.nl

Verzenddatum

- 8 JAN. 2024

Kenmerk
2150958/2150961

Uw kenmerk

Betreft: Samenwerkingsovereenkomst MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer

Geachte leden,

Graag informeren wij u dat wij de Samenwerkingsovereenkomst MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer zijn aangegaan.

In het bestuurlijk overleg MIRT van november 2022 zijn Rijk en regio overeengekomen een MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer te starten.
Het Rijk, de Vervoerregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland, de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, NS, Schiphol en SADC gaan nu een samenwerkingsovereenkomst (SOK) aan om gezamenlijk de MIRT-verkenning openbaar vervoerverbinding Amsterdam-Haarlemmermeer op te stellen. Het verlengen van de Noord/Zuid-metrolijn naar Hoofddorp is onderwerp van deze verkenning. Met de samenwerkingsovereenkomst spreken deze partijen af te willen komen tot een voorkeursbeslissing, uiterlijk in 2025.

De SOK kent artikelen over de scope en planning en scopewijzigingen, verantwoordelijkheden, financiën, de organisatie, de wijze van overleg en communicatie. De financiële afspraak is dat het Rijk de kosten voor de MIRT-verkenning voor haar rekening neemt tot aan de nu geraamde kosten. De eventuele meerkosten van de MIRT-verkenning komen voor 80% voor rekening van de andere partijen. De eventuele bijdrage van de provincie Noord-Holland komt dan ten laste van onze reservering van € 24 miljoen.

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

Voor een volgende projectfase zal een nieuwe overeenkomst worden opgesteld.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Samenwerkingsovereenkomst

Samenwerkingsovereenkomst voor de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer

Partijen:

1. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, handelend als bestuursorgaan en als rechtsgeldig vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, gezeteld te 's-Gravenhage, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de directeur Openbaar Vervoer en Spoor, de heer W.H.B. Aarnink, hierna te noemen: "**Rijk**";
2. Het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de portefeuillehouder, de heer G.C.W.M.P. Slegers, handelend ter uitvoering van het besluit van het dagelijks bestuur van 23 november 2023, hierna te noemen: "**Vervoerregio**";
3. Het college van gedeputeerde staten van de provincie Noord-Holland, handelend als bestuursorgaan van deze provincie, te dezen vertegenwoordigd door gedeputeerde de heer J. Olthof, hierna te noemen "**Provincie**";
4. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam, handelend als bestuursorgaan van deze gemeente, te dezen vertegenwoordigd door wethouder Verkeer en Vervoer, mevrouw M. van der Horst, verder te noemen: "**Amsterdam**";
5. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer, handelend als bestuursorgaan van deze gemeente, te dezen vertegenwoordigd door wethouder Verkeer en Vervoer, mevrouw M.H. Ruigrok, verder te noemen: "**Haarlemmermeer**";
6. NS Groep NV, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door directeur Commercie en Ontwikkeling, de heer T.B. Smit, verder te noemen "**NS**";
7. Schiphol Area Development Company N.V., te dezen vertegenwoordigd door haar algemeen directeur mevrouw E.M. Klein Schiphorst, hierna te noemen: "**SADC**";
8. Schiphol Nederland BV, te dezen vertegenwoordigd door de CFO, de heer R.J. Carsouw, verder te noemen "**Schiphol**".

Gezamenlijk hierna te noemen "Partijen" en elk afzonderlijk "Partij".

Overwegende dat:

1. De Metropoolregio Amsterdam (MRA) een regio is waarin ruim 2,4 miljoen mensen wonen. Het is een groeiende regio en dat leidt tot bereikbaarheidsknelpunten. Uit de Integrale Mobiliteitsanalyse blijkt dat er knelpunten zijn in de Schipholtunnel, die in de toekomst groter zullen worden. Deze uitdagingen maken dat de druk op het nationaal mobiliteitssysteem verder toeneemt, waardoor besloten is een oplossing voor de gesignaleerde knelpunten nader te verkennen.
2. In het Bestuurlijk Overleg MIRT op 11 november 2022 de staatssecretaris van IenW de Startbeslissing heeft genomen en daarmee de MIRT-Verkenning voor de OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer te starten.
3. Partijen met elkaar in het kader van het programma 'samen bouwen aan bereikbaarheid' (SBAB) afgestemd hebben over de Startbeslissing.
4. Partijen zich in deze Verkenningsfase laten adviseren door – in ieder geval - ProRail, GVB, concessiehouder bus, Rijkswaterstaat en KLM.
5. Partijen op 17 december 2021 een (aangepaste) aanvraag (Kamerstuk 35 925 XIX, nr. 8) bij het Nationaal Groeifonds hebben ingediend en deze aanvraag gehonoreerd is.
6. De middelen behorend bij deze aanvraag bij het Nationaal Groeifonds inmiddels zijn toegevoegd aan de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
7. Het projectalternatief 'verlengen Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp met een tracé via Schiphol Noordwest', in de Startbeslissing is vastgesteld als meest voor de hand liggende optie en als uitgangspunt voor de benodigde financiële dekking ten tijde van de Startbeslissing.
8. Rijk en Regio zich in het BO MIRT van 11 november 2022 aan de doelstelling en financiële dekking gecommitteerd hebben door de toezegging van een financiële bijdrage van € 3.364 miljoen (prijspeil 2022). Rijk en Regio daarnaast afspraken hebben gemaakt

(Kamerstuk 36200 A, nr. 9) dat die bijdrage onderdeel uitmaakt van een pakket van projecten (waaronder Zuidasdok).

9. Partijen voornemens zijn samen te werken om deze Verkenning tot een Voorkeursbeslissing te leiden.
10. Het Rijk in de brief 'Herprioritering Mobiliteitsfonds' (Kamerstuk 36 200 A, nr. 100) melding heeft gemaakt van een verlaging van € 1,66 miljard van de reservering voor de Verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer in verband met een rijksbrede opgave en diverse tekorten.
11. Partijen met elkaar nut en noodzaak van de Verkenning bevestigen.
12. Partijen het belang van het project voor de capaciteit en groei van het (inter)nationale spoornetwerk bevestigen.
13. Dit project van groot belang is voor de woning- en bereikbaarheidsopgave in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) - zoals vastgelegd in de woondeal MRA – (171.200 woningen t/m 2030) en deze opgave onverminderd overeind blijft.
14. De afspraken uit het BO MIRT van 11 november 2022 tussen Rijk en Regio over het pakket aan projecten (waaronder Zuidasdok en OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer) overeind blijven.
15. Partijen thans afspraken wensen te maken over de Verkenningsfase.

Komen het volgende overeen:

Artikel 1 Begrippen

I. *Ambtelijk Opdrachtgever*: de opdrachtgever die de dagelijkse aansturing van de Projectorganisatie verzorgt en de besluitvorming richting het Bestuurlijk Overleg faciliteert.
II. *Bestuurlijk Overleg:* het escalatiegremium van het Directeurenoverleg, waarin Partijen zitting hebben. In het overleg worden besluiten genomen over zaken die buiten scope en taakstellend budget vallen.
III. *Directeurenoverleg:* het gremium waarin Partijen zitting hebben om binnen de kaders van de Verkenningsfase, zoals vastgelegd in het Projectplan (d.d. 11 juli 2023), besluiten te nemen over zaken die door de Projectorganisatie, via de Ambtelijk Opdrachtgever, worden voorgelegd.
IV. *Gedelegeerd opdrachtgever:* het Rijk en de Vervoerregio treden op als opdrachtgever namens de financierende partijen en daarvoor wordt de term 'Gedelegeerd opdrachtgever' gebruikt. Het Rijk en de Vervoerregio verzorgen de dagelijkse aansturing van de Projectorganisatie.
V. *Mandaatregeling*: het afsprakenkader vastgesteld in het Directeurenoverleg (d.d. 22 september 2023) over werkwijze en bevoegdheden om beslissingen te nemen met als doel een efficiënte en slagvaardige uitvoering van de Verkenningsfase.
VI. *Planning- en Studiefase:* de fase zoals bedoeld in de MIRT-procedure tot aan de Projectbeslissing van dit project, waarin de Voorkeursbeslissing nader wordt uitgewerkt en nauwkeurige kostenramingen worden opgesteld.
VII. *Projectplan:* het door Partijen -met mandaat van het bestuurlijk overleg- in het Directeurenoverleg vastgestelde plan ten behoeve van de Verkenningsfase.
VIII. *Projectorganisatie:* het team dat de Verkenningsfase uitvoert om te komen tot een Voorkeursbeslissing.
IX. *Regio*: de Partijen die bij het BO MIRT afspraken maken met het Rijk en dat zijn: Vervoerregio, Amsterdam, Haarlemmermeer en Provincie.
X. *Regionale Partijen*: de Partijen van deze samenwerkingsovereenkomst, behoudens het Rijk.
XI. *Startbeslissing:* de beslissing zoals bedoeld in de Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) dat het startpunt markeert van de Verkenning.
XII. *Voorkeursbeslissing*: de beslissing voor dit project zoals bedoeld in de MIRT-spelregels en dat het startpunt markeert van de Planning- en Studiefase.
XIII. *Taakstellend budget:* het totaal van bijdragen van Partijen aan de Verkenningsfase.
XIV. *Scopewijziging:* de wijziging van de scope van de Verkenning, zoals vastgelegd in het Projectplan.
XV. *Verkenning(sfase):* de fase waarin dit project zich bevindt en zoals bedoeld in de MIRT-procedure, waarbij, samen met de omgeving, onderzoek wordt gedaan om te komen tot

een oplossing voor een knelpunt. De opgave wordt breed onderzocht. Dit gebeurt stap voor stap om toe te werken naar een te nemen Voorkeursbeslissing voor dit project.

XVI. *VTW*-procedure: verzoek tot wijziging van de kaders (tijd, scope en geld) zoals vastgelegd in het Projectplan van 11 juli 2023. De werkwijze van de VTW is beschreven in de Mandaatregeling van 22 september 2023.

Artikel 2 Doel

1. Partijen spreken af om de samenwerking vorm te geven en te willen komen tot een te nemen Voorkeursbeslissing voor dit project.

Artikel 3 Scope en planning

1. De Verkenning volgt het MIRT-spelregelkader met als doel een Voorkeursbeslissing.
2. In de Verkenning onderzoeken Partijen meerdere alternatieven, die worden afgewogen en in beeld gebracht. Voor de kansrijke alternatieven wordt in ieder geval in beeld gebracht:
    a. de route van het tracé en consequenties voor de omgeving (inclusief tunnels, kabels en leidingen) waarvoor een MER wordt opgesteld;
    b. ligging en globale positionering en inpassing van de stations (inclusief de directe stationsomgeving, zoals inrichting voorplein en wegen alsmede aansluiting op de wijk);
    c. vervoerssysteem passend bij het tracé en de samenhang en afhankelijkheden met bestaande modaliteiten;
    d. investeringskosten van de aanleg van de infrastructuur van het tracé inclusief levensduurkosten en een maatschappelijke kostenbaten-analyse;
    e. de effecten op milieu en omgeving met behulp van een milieueffectrapportage.
3. In het Projectplan zijn de scope, planning en kosten nader uitgewerkt.
4. Partijen streven ernaar de Voorkeursbeslissing, binnen het Taakstellend budget, zoals bedoeld in artikel 5, eerste lid, uiterlijk eind 2025 gereed te hebben.
5. Indien de planning niet gehaald kan worden, zullen Partijen in het Directeurenoverleg spreken over aanpassing van de planning, dan wel beheersmaatregelen treffen. Daarna wordt de aanpassing voorgelegd aan het Bestuurlijk Overleg.

Artikel 4 Verdeling van verantwoordelijkheden

1. Het Rijk en de Vervoerregio zijn Ambtelijk Opdrachtgevers namens Partijen en verantwoordelijk voor de dagelijkse aansturing van de Projectorganisatie. Het Rijk en de Vervoerregio maken nadere afspraken over wijze van aansturen en hoe en op welk moment het Taakstellend budget als bedoeld in artikel 5, eerste lid, wordt overgeboekt door het Rijk aan de Vervoerregio, als kasbeheerder in deze Verkenningsfase. De Vervoerregio is penvoerder van de opdracht voor de Verkenningsfase aan de Directie Bijzondere Projecten. Voornoemde afspraken worden besproken in het Directeurenoverleg.
2. Het Rijk is mede-opdrachtgever en verantwoordelijk voor financiering van de Verkenning.
3. De Provincie, Amsterdam, Haarlemmermeer, de Vervoerregio, NS, SADC en Schiphol zijn mede-opdrachtgever.
4. De Directie Bijzondere Projecten van de gemeente Amsterdam is als opdrachtnemer verantwoordelijk voor de inrichting en het functioneren van de Projectorganisatie en uitvoering van de Verkenningsfase. De aanbesteding doet de gemeente als aanbestedende dienst namens en voor rekening en risico van Partijen. Dit geldt ook voor ook eventuele meerkosten die gedurende de Verkenningsfase ontstaan.
5. In het kader van de horizontale samenwerking kunnen Partijen medewerkers ter beschikking stellen aan de Projectorganisatie, zulks tegen vergoeding, zoals opgenomen in de begroting van het Projectplan. Nadere afspraken tussen de Projectorganisatie en Partijen hierover worden in het Directeurenoverleg gemaakt. Ook nadere afspraken over de inbreng van kennis, kunde en deskundigheid, zoals bedoeld in artikel 5, vierde lid, worden door Partijen en de Projectorganisatie in het Directeurenoverleg gemaakt.

Artikel 5 Financiële afspraken

1. Voor werkzaamheden die nodig zijn om de Verkenning uit te voeren en te komen tot een Voorkeursbeslissing stelt het Rijk een Taakstellend budget beschikbaar van € 33,6 miljoen (exclusief btw, prijspeil juli 2023) gelijk aan de begroting van het door Partijen vastgestelde Projectplan.
2. Het Taakstellend budget wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI) zoals gehanteerd door de Minister van Financiën en hierbij hanteert het Rijk de stand van de restverplichting op 1 januari van het jaar waarin de indexatie plaatsvindt.
3. Partijen dragen elk de kosten van de inzet van eigen personeel voor de begeleiding van de benodigde besluitvorming in de Verkenning.
4. De directe kosten van de dagelijkse aansturing van de Vervoerregio en het Rijk alsook de kosten van capaciteit voor inbreng van expertise van Partijen, anders dan de in het derde lid bedoelde inzet, zijn in de begroting van het Projectplan opgenomen. Partijen maken in het Directeurenoverleg nadere afspraken over de omvang en betaling van de vergoedingen.
5. Partijen stellen alles in het werk om de Verkenning binnen planning, scope en het Taakstellend budget te realiseren.
6. Tegenvallers binnen de Verkenning worden in eerste instantie gecompenseerd met meevallers en/of minderwerk binnen het Taakstellend budget.
7. Kosten die het Taakstellend budget van de Verkenning overstijgen, worden gedeeld in de verhouding 20/80 tussen het Rijk en de Regionale Partijen.
8. De Regionale Partijen verdelen de kosten, zoals bedoeld in het vorig lid, als volgt:

Vervoerregio	25,39%
Amsterdam	22,37%
Haarlemmermeer	8,26%
Provincie	4,53%
Schiphol	18,84%
SADC	0 %
NS	0,60%
Totaal	80,00%

9. De bijdragen, zoals bedoeld in het zevende en achtste lid, van de Regionale Partijen zijn exclusief btw en zullen inclusief btw worden betaald voor zover btw aantoonbaar niet kan worden verrekend of teruggevorderd.
10. Partijen treden binnen twee weken met elkaar in overleg als een Partij zijn financiële verplichtingen niet nakomt of kan nakomen.
11. Indien het gehele project niet doorgaat of de Verkenning tussentijds stopt, treden Partijen in overleg over de vraag of en hoe zij eventueel te veel betaalde bijdragen kunnen terug betalen, waarbij uitgangspunt is dat deze betaalde bijdragen naar rato van de inbreng in de Verkenning terugvloeien naar Partijen.

Artikel 6 Scopewijzigingen

1. Een Scopewijziging in de Verkenning wordt door de Partij die de wijziging initieert, aan het Directeurenoverleg voorgelegd, voorzien van een advies van de Projectorganisatie ten aanzien van de haalbaarheid en de consequenties van de wijziging uitgedrukt in tijd, geld en risico's. Hiervoor geldt de VTW-procedure zoals opgenomen in de door het Directeurenoverleg vastgestelde Mandaatregeling.
2. Het Directeurenoverleg besluit of een Scopewijziging kan worden goedgekeurd of dat escalatie naar het Bestuurlijk Overleg nodig is.
3. Een Scopewijziging die het risicoprofiel van het Project niet vergroot, niet leidt tot een belangrijke ingreep in het Taakstellend budget en aanpassing van de planning en waarbij de functionaliteit in stand blijft, wordt in beginsel door het Directeurenoverleg goedgekeurd.

4. In het Directeurenoverleg wordt besloten hoe om wordt gegaan met mogelijke gevolgen van de Scopewijziging op tijd, scope en geld. Een Scopewijziging die leidt tot meerkosten in de Verkenning, is in principe voor rekening en risico van de Partij(en) die de wijziging heeft/hebben geïnitieerd en die Partij(en) houdt/houden in diens eigen begroting daarmee rekening.
5. De instemming van Partijen met een Scopewijziging wordt inclusief de daarmee gemoeide afspraken, als bedoeld in het vierde lid, aangehecht aan het Projectplan.

Artikel 7 Projectorganisatie

1. De integrale onafhankelijke Projectorganisatie wordt vormgegeven overeenkomstig het door het Directeurenoverleg goedgekeurde Projectplan.
2. Governance, Mandaatregeling en verantwoordingswijze zijn door Partijen besproken en vastgesteld in het Directeurenoverleg. Eventuele wijzigingen daarvan worden in het Directeurenoverleg besproken.

Artikel 8 Organisatiestructuur

1. Om als Partijen optimaal te kunnen samenwerken, is een organisatiestructuur in het leven geroepen die bestaat uit een Bestuurlijk Overleg, Directeurenoverleg, Ambtelijk Coördinatie Overleg, Ambtelijk Opdrachtgeversteam en Projectorganisatie.
2. De Ambtelijke Coördinatie overleg bestaat uit één vertegenwoordiger per Partij, aangevuld met adviseurs, waaronder ProRail, GVB, concessiehouder bus, Rijkswaterstaat en KLM.
3. Het Directeurenoverleg bestaat uit één vertegenwoordiger per Partij. De adviseurs, zoals bedoeld in het vorige lid, nemen deel en hebben een adviserende rol.
4. Het Bestuurlijk Overleg bestaat uit vertegenwoordigers van Partijen. De adviseurs hebben daarin geen rol of zitting, tenzij door Partijen verzocht.

Artikel 9 Overleg

1. In het kader van dagelijkse aansturing overleggen de Vervoerregio, het Rijk en de Projectorganisatie eenmaal per twee weken.
2. Ter voorbereiding op het Directeurenoverleg spreken Partijen elkaar in het Ambtelijk Coördinatie Overleg in ieder geval eenmaal per vier weken.
3. Partijen spreken elkaar in het Directeurenoverleg eenmaal per acht weken.
4. Partijen spreken elkaar in ieder geval eenmaal per jaar in het Bestuurlijk Overleg.
5. Het Directeurenoverleg besluit wanneer escalatie naar het Bestuurlijk Overleg nodig is.
6. Afhankelijk van de omstandigheden en actualiteit kan overleg vaker of minder vaak plaatsvinden.

Artikel 10 Voorwaarden voor uitvoering

1. Partijen spannen zich in de publiekrechtelijke besluiten te nemen en de privaatrechtelijke en de feitelijke handelingen te verrichten die voor de Verkenning nodig zijn, daar waar Partijen een rol en verantwoordelijkheid hebben. Dit doen zij met inachtneming van de vereiste zorgvuldigheid en voortvarendheid.
2. Partijen informeren elkaar tijdig over alle zaken die van belang zijn voor de Verkenning, in het bijzonder over die zaken die van invloed zijn op scope, planning of Taakstellend budget.

Artikel 11 Vervolg

1. Aan het einde van de Verkenningsfase maken Partijen de keuze of, met een Voorkeursbeslissing, wordt doorgegaan naar de Planning- en Studiefase. Vereiste hierbij is dat Partijen ten minste overeenstemming hebben over het Voorkeursalternatief en afspraken hebben gemaakt over dekking van het benodigde budget. De Voorkeursbeslissing wordt genomen door het Rijk.
2. Voordat de Planning- en Studiefase start, hebben Partijen afspraken geformaliseerd in een nieuwe overeenkomst, waarin in ieder geval afspraken worden vastgelegd over financiering, risicoverdeling, Projectorganisatie, fiscaliteit en governance voor die fase.

Artikel 12 Wijziging

1. Deze samenwerkingsovereenkomst kan schriftelijk worden gewijzigd. Partijen treden met elkaar in overleg als er sprake is van omstandigheden die van dien aard zijn dat ongewijzigde instandhouding van de overeenkomst in redelijkheid en billijkheid niet kan worden verlangd. De wijziging behoeft de instemming van alle Partijen.
2. Een wijziging kan niet het doel van de samenwerkingsovereenkomst betreffen.
3. Een Partij kan andere Partijen schriftelijk verzoeken de samenwerkingsovereenkomst te wijzigen. Wijziging van de samenwerkingsovereenkomst vereist instemming van alle Partijen. Partijen treden daartoe in overleg binnen een maand nadat Partijen het schriftelijke verzoek tot wijziging hebben ontvangen.
4. Wijziging van de samenwerkingsovereenkomst wordt gepubliceerd in de Staatscourant.

Artikel 13 Geschillen en toepasselijk recht

1. De afspraken in de samenwerkingsovereenkomst binden Partijen.
2. Er is sprake van een geschil zodra één van de Partijen dit schriftelijk onder opgaaf van redenen aan de andere Partijen meldt.
3. Na melding van het geschil treden Partijen met elkaar in overleg om te bezien of het geschil met mediation kan worden opgelost.
4. Als Partijen binnen zes maanden na de melding van het geschil geen oplossing vinden, staat het ieder van de Partijen vrij het geschil voor te leggen aan de bevoegde rechter.
5. Op de samenwerkingsovereenkomst is uitsluitend Nederlands recht van toepassing.

Artikel 14 Communicatie

1. Partijen dragen gezamenlijk zorg voor een optimale onderlinge en externe communicatie, op basis van een communicatieplan dat in het Directeurenoverleg wordt vastgesteld.
2. Alle stukken van de Verkenning dienen vertrouwelijk behandeld te worden, behoudens wanneer publicatie volgt uit een wettelijke verplichting. Indien één van de Partijen een document wil publiceren, dan wordt dit besproken in het Directeurenoverleg.
3. Indien één van de Partijen vragen van de media krijgt, dan dient beantwoording afgestemd te worden met de Projectorganisatie. De Projectorganisatie draagt zorg voor de coördinatie en afstemming met de Ambtelijk Opdrachtgever en indien nodig, met de woordvoerders van Partijen. Partijen blijven eindverantwoordelijk voor de communicatie.

Artikel 15 Einde van de samenwerkingsovereenkomst

1. De samenwerkingsovereenkomst eindigt met ingang van de dag na de datum waarop de Verkenningsfase:
    a. is afgerond en door Partijen schriftelijk is vastgesteld dat aan de in deze samenwerkingsovereenkomst opgenomen verplichtingen is voldaan; of

b. niet volledig is uitgevoerd en door Partijen gezamenlijk schriftelijk is vastgesteld dat niet aan de deze samenwerkingsovereenkomst opgenomen verplichtingen kan worden voldaan.

2. Beëindiging van de samenwerkingsovereenkomst op grond van het eerste lid, onderdeel b, is in geval van overschrijding van het budget alleen aan de orde nadat een versoberde realisatie van de Verkenningsfase is onderzocht en deze realisatie door Partijen als ontoereikend is beoordeeld.
3. Partijen zijn elkaar bij beëindiging van de samenwerkingsovereenkomst geen schadevergoeding verschuldigd, behoudens in geval van grove nalatigheid.

Artikel 16 Inwerkingtreding

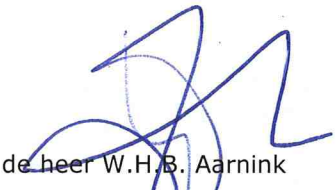
De samenwerkingsovereenkomst treedt in werking met ingang van de dag nadat de laatste Partij deze heeft ondertekend.

Artikel 17 Publicatie

Binnen 10 werkdagen na ondertekening wordt de tekst van deze samenwerkingsovereenkomst door het Rijk gepubliceerd in de Staatscourant.

Aldus overeengekomen en in enkelvoud ondertekend:

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,



de heer W.H.B. Aarnink

(directeur Openbaar Vervoer en Spoor)

Plaats: Amsterdam Datum: 20-12-2023

Het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam,



de heer G.C.W.M.P. Slegers

(portefeuillehouder Vervoerregio Amsterdam)

Plaats: Amsterdam Datum: 20-12-2023

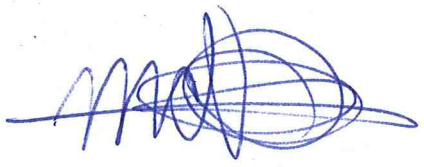
Het college van gedeputeerde staten van de provincie Noord-Holland,



de heer J. Olthof
(gedeputeerde)

Plaats: Amsterdam Datum: 20-12-2023

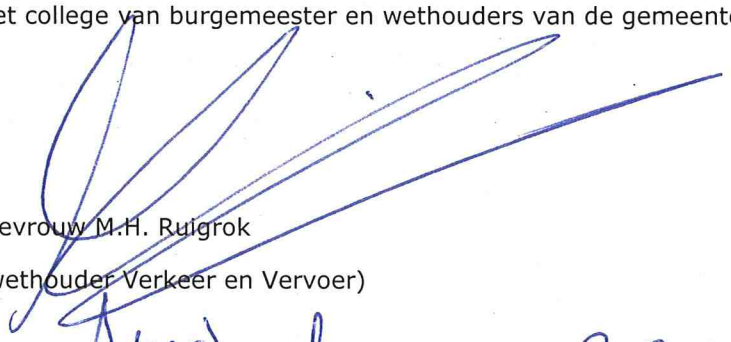
Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,



mevrouw M. van der Horst
(wethouder Verkeer en Vervoer)

Plaats: Amsterdam Datum: 20-12-2023

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

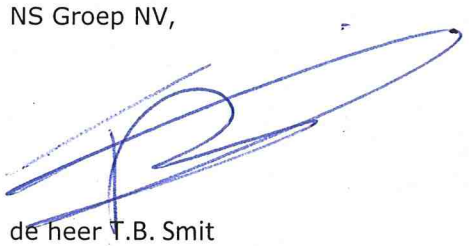


mevrouw M.H. Ruigrok

(wethouder Verkeer en Vervoer)

Plaats: Amsterdam Datum: 20-12-2023

NS Groep NV,



de heer T.B. Smit

(directeur Commercie en Ontwikkeling)

Plaats: Amsterdam Datum: 20-12-2023

Schiphol Area Development Company N.V.,

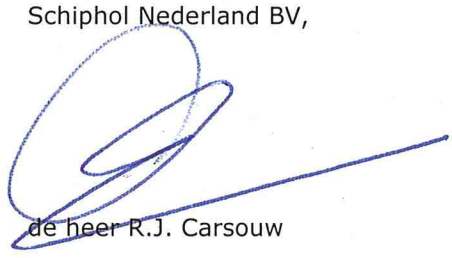


mevrouw E.M. Klein Schiphorst

(algemeen directeur)

Plaats: Amsterdam Datum: 20 decembe 2023

Schiphol Nederland BV,



de heer R.J. Carsouw

(CFO)

Plaats: Amsterdam Datum: 20 dec 2023

[redacted]

Van: Commissie Ruimte
Verzonden: dinsdag 23 januari 2024 09:49
Aan: Commissie Ruimte
Onderwerp: Verkeersveiligheid rondom N307 Woeste Hoogte

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 22 januari 2024 15:57
Aan: Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>
Onderwerp: Verkeersveiligheid rondom N307 Woeste Hoogte

Geachte Statenleden Noord-Holland

Hierbij de update in relatie tot de verkeersveiligheid t.h.v. De Woeste Hoogte te Broekerhaven/Bovenkarspel.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Hoogkarspel

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 22 januari 2024 13:59
Aan: 'Gemeente Stede Broec' <Gemeente@stedebroec.nl>
Onderwerp: RE: Zaaknummer: [redacted] Communicatie rondom N307 Woeste Hoogte

Geachte heer Kok,

Ik wil u danken voor de toezending van dit bericht.
Het stemt mij tevreden dat aan dit probleem aandacht wordt besteed en naar een oplossing wordt toegewerkt.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Hoogkarspel
[redacted]

Van: Gemeente Stede Broec <Gemeente@stedebroec.nl>
Verzonden: maandag 22 januari 2024 13:27
Aan: [redacted]
Onderwerp: Zaaknummer: [redacted] Communicatie rondom N307 Woeste Hoogte

Geachte heer Baas,

Nadat wij elkaar gesproken hebben over de verkeerssituatie op de N307 ter hoogte van “De Woeste Hoogte” hebben wij overleg gehad met vertegenwoordigers van de provincie.
In dit gesprek hebben wij alle problemen en wensen met betrekking tot de N307 tussen de rotonde bij de Florasingel en industrieterrein Schepenwijk besproken.

Vanuit de provincie zijn een aantal mogelijke oplossingen besproken. Een deel hiervan zijn maatregelen die op relatief korte termijn gerealiseerd kunnen worden. Hierover is de provincie in overleg met onder andere de verkeerspolitie. Zodra hier meer duidelijkheid over is, zullen wij door de provincie op de hoogte worden gebracht. Ook wordt onderzocht welke mogelijke oplossingen er zijn die op langere termijn kunnen worden gerealiseerd. Hierbij wordt gedacht aan grotere infrastructurele maatregelen.

Op dit moment is er nog niet meer duidelijkheid over de mogelijke maatregelen. Wij zullen op korte termijn weer verder afstemmen met de provincie en zullen zeker proberen om de kortetermijnoplossingen te bespoedigen. Zodra duidelijk is hoe de mogelijke oplossingen op korte en langere termijn eruitzien, volgt communicatie naar omwonenden en weggebruikers.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet.

[redacted]
Gemeente Stede Broec

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	14394
Extern Zaak ID	2187060
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 februari 2024
Agendapunt	13.d
Titel	Mobiliteit: Storingen en calamiteiten bij bruggen en sluizen (C-agenda Ruimte 12-02-2024)
Organisatieonderdeel	BU/INFRA

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 februari 2024**

Toelichting

De afgelopen maanden heeft de Leimuiderbrug meerdere keren in storing gestaan en zijn maatregelen genomen. De provincie is een provincie-breed onderzoek gestart naar het voorkomen van storingen bruggen, veerponten en sluizen. GS informeren PS over de actualiteit van de situatie en geven een doorkijk naar de maatregelen die de komende periode genomen gaan worden.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

S.J. Geerlings

BU

Telefoonnummer +31235145646

ferry.geerlings@noord-holland.nl

Verzenddatum

24 JAN. 2024

Kenmerk

2187060/2187063

Uw kenmerk

Betreft: Storingen Leimuiderbrug en provincie-breed onderzoek bruggen, veerponten en sluizen.

Geachte leden,

Graag informeren wij u over (de aanpak van) recente storingen aan de Leimuiderbrug, en over een provincie-breed onderzoek naar het voorkomen van storingen aan bruggen, veerponten en sluizen.

De afgelopen maanden heeft de Leimuiderbrug meerdere keren in storing gestaan, met hinder voor gebruikers en de omgeving tot gevolg. De Leimuiderbrug is een belangrijke schakel in de verbinding met Zuid-Holland (N207). De storingen werden veroorzaakt door onvoorziene slijtage van aandrijvingsonderdelen. De brug is een complex bouwwerk dat bestaat uit drie brugdelen van verschillende bouwjaren met meerdere aandrijvingen om de brug te openen en te sluiten. Nadat de oorzaak van de storingen is gevonden (voorjaar 2023) zijn vervangende onderdelen besteld; deze zijn in december 2023 geleverd en geïnstalleerd.

Op 5 en 8 januari zijn opnieuw twee grotere storingen opgetreden; deze blijken te herleiden tot de afstelling van sensoren die aan de vervangen aandrijvingsonderdelen gekoppeld zijn. Vanwege het belang van de brug voor de verbinding tussen Noord- en Zuid-Holland, kijken en denken specialisten van onze buurprovincie met ons mee.

Inmiddels zijn de oorzaken van de diverse storingen bekend en zijn deze opgelost. De brug wordt nu nog eenmaal helemaal doorgelicht op storingsrisico's en optimalisatie in brugopeningen en -sluitingen. Naar verwachting is het doorlichten van de brug half februari gereed. Daarna zou de brug weer naar behoren moeten functioneren.

De provincie Noord-Holland neemt tot half februari aanvullende maatregelen om het risico op onverwachte storingen en de overlast te minimaliseren. Om te voorkomen dat calamiteiten in de spits optreden, wordt de brug voorlopig alleen buiten de spits (spitstijden 6.30-8.30u en 16.00-18.00u) bediend. Vanaf 17 januari is op werkdagen tussen de spitssluitingen een monteur ter plekke om eventuele storingen sneller te kunnen oplossen. Op woensdag 24 januari zal een persbericht worden gepubliceerd om de situatie van de Leimuiderbrug voor 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

publiek toe te lichten. Bezien wordt hoe de communicatie met vaar- en weggebruikers nog kan worden verbeterd.

Naast de Leimuiderbrug heeft provincie Noord-Holland meer bruggen en ook sluizen en veerponten in beheer. Deze objecten zijn veelal in de jaren 1960 en '70 gebouwd en naderen het einde van hun levensduur. Om problemen aan deze objecten te voorkomen, is de provincie gestart met een uitgebreide inventarisatie en analyse van storingen. Met een zogenaamde risicoanalyse wil de provincie spoedig in beeld hebben wat de belangrijkste kwetsbare objecten zijn. Vervolgens wordt bepaald welke aanvullende maatregelen, op korte, middellange en lange termijn genomen kunnen worden om storingen, en de gevolgen daarvan, in de komende jaren te beperken; eind maart 2024 verwachten we een beeld hiervan te hebben.

De provincie Noord-Holland is niet de enige (vaar-)wegbeheerder waar dergelijke verschijnselen zich voordoen; we hebben te maken met een verouderd areaal in het hele land. Zo leidt een stremming bij een brug van Rijkswaterstaat tot extra belasting van onze bruggen, door zwaar vrachtverkeer, met versnelde slijtage (of erger) tot gevolg. De beroeps- en recreatievaart ervaart hinder doordat een deel van onze vaarwegen niet meer bereikbaar is. Dit is mede een gevolg van stremmingen bij andere beheerders. Het komt voor dat een verbeteringswerk aan een object moet worden uitgesteld, omdat er geen alternatieve route beschikbaar is. De provincie heeft intensief contact met alle beheerorganisaties om werkzaamheden op elkaar af te stemmen en gebruikers en omwonenden zo goed als mogelijk tijdig in te lichten. De instandhoudingsopgave verlangt dan ook een gezamenlijke inspanning. Een eerste stap is de ontwikkeling van het uitvoeringsprogramma Samen Slimmer Renoveren en Vervangen met alle beheerorganisaties in Noord-Holland.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	14354
Extern Zaak ID	2146330
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 februari 2024
Agendapunt	13.e
Titel	Mobiliteit: Uitvoeringsregeling subsidie verbetering toegankelijkheid bushaltes Noord-Holland 2024 (C-agenda Ruimte 12-02-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	12 februari 2024

Toelichting

De provincie hecht grote waarde aan een toegankelijk openbaar vervoer, waardoor ook reizigers met een beperking gebruik kunnen maken van de bus. De provincie stelt in 2024 € 1.000.000,- beschikbaar aan gemeenten in Noord-Holland Noord om nieuwe toegankelijke bushaltes te realiseren. Vanaf juli 2024 veranderen in deze regio de routes van een aantal buslijnen en daarvoor zijn nieuwe bushaltes nodig. Met de subsidie kunnen ongeveer 20 nieuwe 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
24 JAN. 2024

Kenmerk 2146330/2146340

Uw kenmerk

Betreft: Uitvoeringsregeling subsidie verbetering toegankelijkheid bushaltes Noord-Holland 2024

Geachte leden,

Op 23 januari 2024 hebben wij besloten de Uitvoeringsregeling subsidie verbetering toegankelijkheid bushaltes Noord-Holland 2024 vast te stellen. De provincie stelt € 1.000.000,- beschikbaar voor de gemeenten in Noord-Holland Noord. In deze regio moeten in het kader van het nieuwe Vervoerplan (start in juli 2024) nieuwe bushaltes worden aangelegd. Met de subsidie kunnen ongeveer 20 nieuwe volledig toegankelijke haltes worden gerealiseerd.

In november 2022 ondertekende o.a. de provincie Noord-Holland het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032. Met dit akkoord zetten vervoerders en overheden zich in, zodat zo veel mogelijk mensen in Nederland met het openbaar vervoer kunnen reizen. De provincie is bezig om een uitvoeringsplan te maken om aan te geven welke maatregelen genomen moeten worden om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren.

In het verleden zijn er door de provincie diverse malen subsidies aan gemeenten verleend voor het realiseren van toegankelijke bushaltes.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 23 januari 2024, nummer 2146330/2146334, tot vaststelling van de Uitvoeringsregeling subsidie verbetering toegankelijkheid bushaltes Noord-Holland 2024

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

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

Overwegende dat de provincie Noord-Holland de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in Noord-Holland voor minder valide reizigers wil verbeteren door subsidie te verstrekken voor de aanleg van nieuwe bushaltes in Noord-Holland Noord;

Besluiten vast te stellen:

Uitvoeringsregeling subsidie verbetering toegankelijkheid bushaltes Noord-Holland 2024

Artikel 1
Op deze regeling is titel 4.2 van de Algemene wet bestuursrecht van overeenkomstige toepassing.

Artikel 2
Subsidie wordt alleen verstrekt aan de gemeenten in de regio Noord-Holland Noord waar vanwege de start van het nieuwe Vervoerplan in juli 2024 er nieuwe bushaltes moeten worden gerealiseerd.

Artikel 3
Subsidie kan worden verstrekt voor de aanleg van nieuwe bushaltes in Noord-Holland Noord conform de toegankelijkheidseisen genoemd in de CROW publicatie nr. 337, Richtlijn Toegankelijkheid uit 2014, waardoor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in Noord-Holland voor minder valide reizigers wordt verbeterd.

Artikel 4
1. Een aanvraag om subsidie bevat ten minste:
a. een begroting van de kosten van de activiteit;
b. een inhoudelijke beschrijving van de activiteit;
c. een plattegrond met exacte locatieaanduiding van de betreffende bushalte.
2. In een aanvraag kunnen meerdere individuele bushaltes worden opgenomen.

Artikel 5
1. Een aanvraag om subsidie is tijdig ingediend indien de aanvraag in de periode van 1 februari 2024 tot en met 15 maart 2024 vóór 17:00 uur is ontvangen.
2. Een aanvraag 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 6
Gedeputeerde Staten stellen het subsidieplafond voor deze regeling vast op € 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 volledig 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 in ieder geval geweigerd indien:
a. voor dezelfde activiteit reeds subsidie is ontvangen van Gedeputeerde Staten;
b. de uitvoering van de activiteit is gestart voordat de aanvraag is ontvangen.

Artikel 9
1. Subsidie wordt niet verstrekt voor de kosten van grondverwerving.
2. BTW-kosten vallen niet onder de subsidiabele kosten als deze door de subsidieaanvrager op een andere manier kunnen worden gecompenseerd.

Artikel 10
1. De subsidie bedraagt 100% van de subsidiabele kosten tot maximaal € 50.000,- per eenzijdige bushalte locatie.
2. Gedeputeerde Staten verstrekken geen subsidies van minder dan € 5.000,-.
3. Bij subsidies van minder dan € 10.000,- wordt volstaan met subsidievaststelling zonder voorafgaande subsidieverlening.

Artikel 11
Gedeputeerde Staten nemen in de beschikking tot subsidieverlening verplichtingen op met betrekking tot de uiterste datum waarop de gesubsidieerde activiteit moet zijn uitgevoerd.

Artikel 12
1. De aanvraag tot vaststelling wordt ingediend uiterlijk 1 augustus van het jaar volgend op het jaar waarin de activiteit is voltooid.
2. Gedeputeerde Staten stellen voor de aanvraag tot vaststelling 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 13

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin zij wordt geplaatst.
2. Deze regeling vervalt met ingang van 1 juli 2025.
3. Deze regeling wordt aangehaald als Uitvoeringsregeling subsidie verbetering toegankelijkheid bushaltes Noord-Holland 2024.

Haarlem,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

A.Th.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	14345
Extern Zaak ID	2176936
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 februari 2024
Agendapunt	13.f
Titel	Energie/Mobiliteit: Energieroute Noord-Holland (C-agenda Leefomgeving -leidend- 15-02-2024 en Ruimte 12-02-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/sb

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 februari 2024**

Toelichting

Rijk, provincie en gemeenten werken langs de A9-A5-A22 en noordelijke gedeelten van de A1 en A2 samen aan de Energieroute Noord-Holland. Dit project in het kader van het Rijks OER (Opwek Energie Rijksvastgoed) programma is bedoeld om de opwekking van hernieuwbare energie langs deze wegen te realiseren. De provincie Noord-Holland gaat een samenwerkingsovereenkomst aan met de projectpartners voor de volgende fase van planvorming.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

T. Stam en B. van Leeuwen

BEL/IOT

Telefoonnummer +31235145601

thijs.stam@noord-holland.nl

Verzenddatum

24 JAN. 2024

Kenmerk

2176936/2176961

Uw kenmerk

Betreft: Planvormingsfase Energieroute Noord-Holland en update Opwek Energie Rijksgronden (OER)

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Afronden verkenningsfase en opstarten planvormingsfase voor de Energieroute Noord Holland als onderdeel van het Rijksprogramma Opwek Energie Rijksvastgoed (OER).

Inleiding

In de Regionale Energie Strategieën (RES) Noord-Holland Noord en Noord-Holland Zuid is opgenomen om langs de Rijkswegen de combinatie te maken met het opwekken van hernieuwbare energie. Het Rijk, gemeenten, provincie en de netbeheerder werken in het kader van het Rijks OER-programma sinds 2022 samen aan de Energieroute Noord-Holland. Dit project omvat de Rijkswegen A5, A9, A22, en de noordelijke delen van de A1 en A2. In oktober 2022 zijn Gedeputeerde Staten een intentieovereenkomst aangegaan met de projectpartners voor de zogenoemde verkenningsfase van dit project. Hier hebben wij u destijds per brief (1912240/1912497) over geïnformeerd.

De verkenningsfase is in de afrondende fase en Gedeputeerde Staten hebben besloten om de samenwerking voor dit project met de partners voort te zetten in de hierop volgende projectfase: de planvormingsfase. Noord-Holland gaat hiertoe een samenwerkingsovereenkomst aan met de projectpartners (Rijksdiensten, betrokken gemeenten en de netbeheerder).

In Noord-Holland lopen er inmiddels ook OER-projecten voor de A1-A6, A7-A8 en wordt er binnenkort gestart met de A10. Bij relevante ontwikkelingen en/of mijlpalen binnen deze projecten houden we u op de hoogte.

Resultaten verkenningsfase

Vanaf november 2022 is een verkenning uitgevoerd voor de Energieroute Noord-Holland. Een van de doelen van deze

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

verkenningsfase was om te komen tot door de omgeving gedragen ruimtelijke ontwerpuitgangspunten waar zonne-opstellingen aan dienen te voldoen alsmede concrete percelen. Het eindproduct van het ruimtelijke ontwerpspoor in de verkenningsfase is een voorkeursvariant voor de Energieroute Noord-Holland.

Nader onderzoek UNESCO en BPL
Binnen de voorkeursvariant bevindt zich nog een aantal locaties die een nadere onderbouwing en/of onderzoek vraagt. Dit zijn enkele locaties die liggen binnen het UNESCO werelderfgoed, de Hollandse Waterlinies en een aantal locaties die liggen binnen het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL). In de voorkeursvariant is duidelijk aangegeven waar dit het geval is. Dit aanvullende onderzoek wordt opgepakt bij de volgende projectfase (zie planvormingsfase). De locaties zijn: A9 ter hoogte van Heiloo (BPL), A5 Tuinen van West, Amsterdam (BPL), Zijkanaal C, Haarlemmermeer (BPL), Haarlemmermeer Bermen A9/A5(BPL), Diemerscheg (BPL), Tunnelmonden Wijkertunnel (UNESCO), Knooppunt Beverwijk (UNESCO), Afslag Heemskerk (BPL en UNESCO) en Afslag Akersloot (BPL).

Participatie
Ten behoeve van het opstellen van de voorkeursvariant heeft er binnen het proces in elke gemeente inwonersparticipatie plaatsgevonden. Hierbij is bij omwonenden en stakeholders reflectie op, en input voor de voorkeursvariant gevraagd.

Planvormingsfase

Het doel van de planvormingsfase is om een volgende stap richting uitvoering te zetten. Met het aangaan van de overeenkomst tot samenwerking legt de provincie vast dat het de verantwoordelijkheid voor de projectbesluitprocedure op zich neemt. Het projectbesluit is het voorgenomen planologische instrument en vervangt met het ingaan van de omgevingswet in 2024 het provinciaal inpassingsplan.

Tijdens de de verkenningsfase is door de provincie toegezegd dit te willen doen met als voorwaarde dat alle gemeenten hierachter staan. Afgelopen periode hebben alle betrokken colleges van B&W van de gemeenten een officieel verzoek ingediend om een projectbesluit procedure te starten voor dit project. Daarmee is dit een gedragen voorstel.

Samenwerkingsovereenkomst

De samenwerkingsovereenkomst bevat afspraken tussen partijen over de planvorming en de procedure tot de openbare aanbesteding van het project. In een vervolgfase kan via een openbare biedboekprocedure een exploitant worden geselecteerd.

Noord-Holland vervult naast de planologische rol op basis van de overeenkomst ook de rol van omgevingsmanager. Voor financiële participatie wordt projectbeleid opgesteld met als uitgangspunt 50% lokaal eigendom overeenkomstig met de doelstelling in de RES.

Tot slot

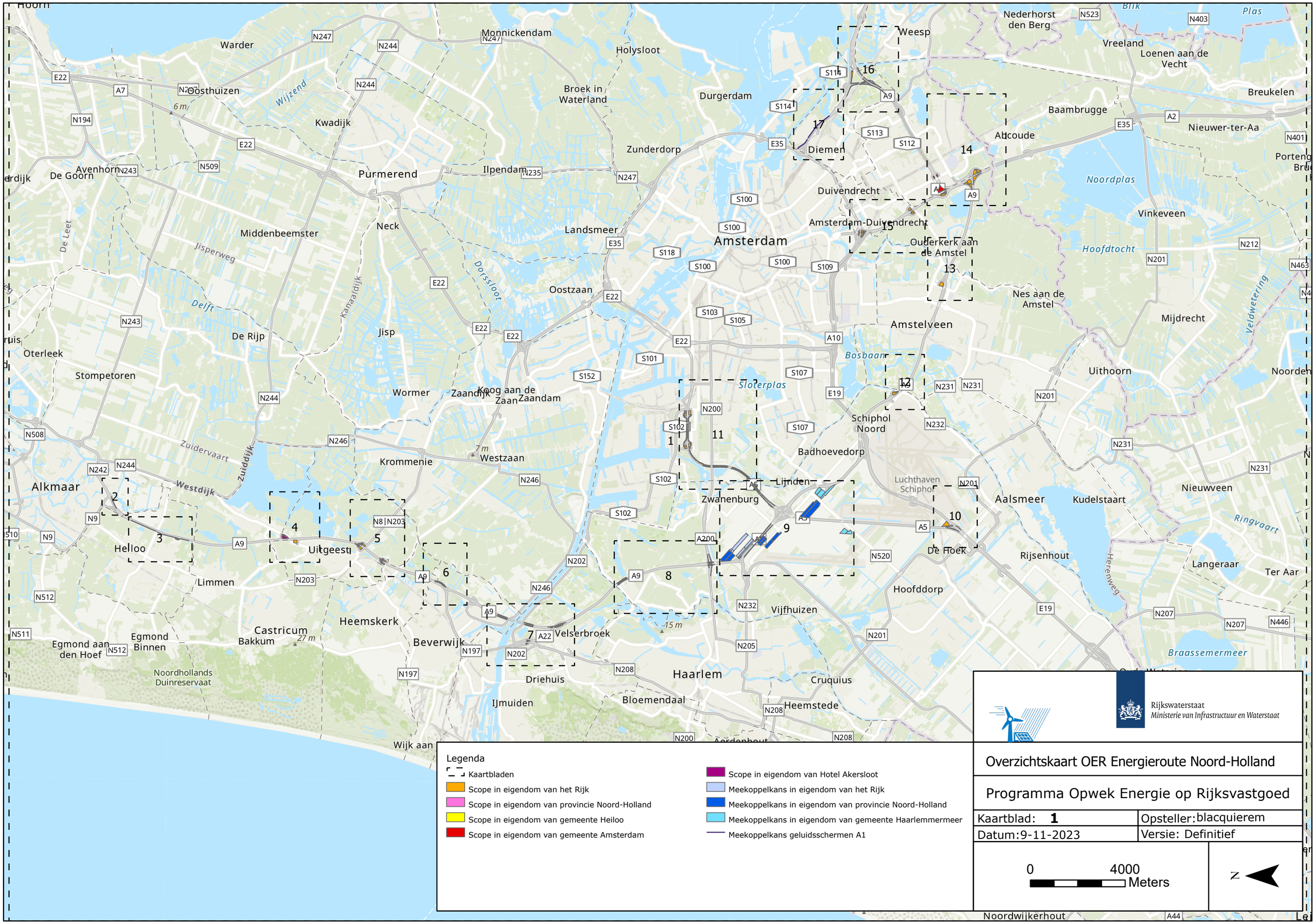
Bij nieuwe relevante ontwikkelingen en/of mijlpalen met betrekking tot dit project zullen we u hiervan op de hoogte stellen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk



Legenda

- Kaartbladen
- Scope in eigendom van het Rijk
- Scope in eigendom van provincie Noord-Holland
- Scope in eigendom van gemeente Heiloo
- Scope in eigendom van gemeente Amsterdam
- Scope in eigendom van Hotel Akersloot
- Meekoppelkans in eigendom van het Rijk
- Meekoppelkans in eigendom van provincie Noord-Holland
- Meekoppelkans in eigendom van gemeente Haarlemmermeer
- Meekoppelkans geluidsschermen A1

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

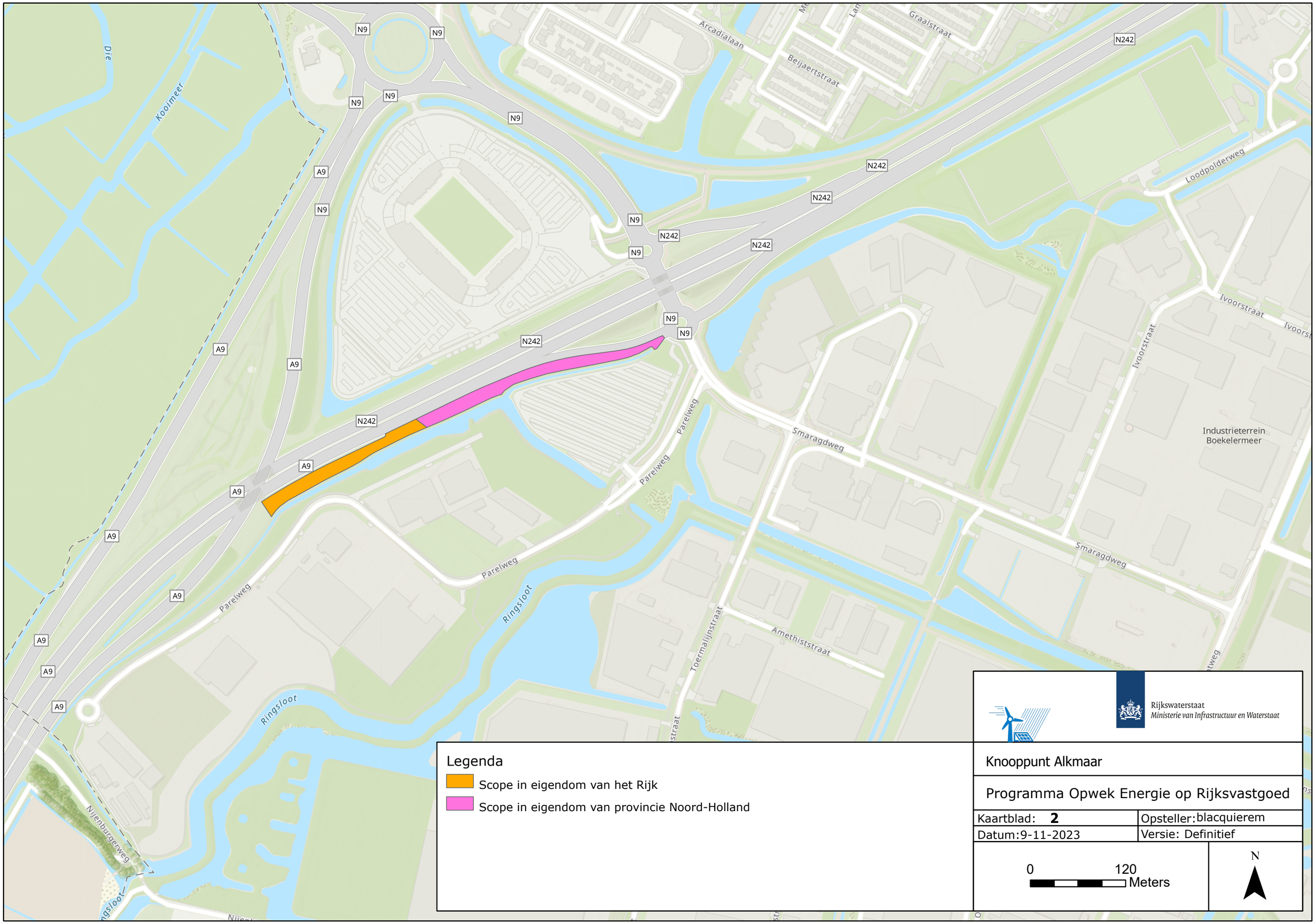
Overzichtskaart OER Energieroute Noord-Holland

Programma Opwek Energie op Rijksvastgoed

Kaartblad: **1**	Opsteller: blacquierem
Datum: 9-11-2023	Versie: Definitief

0 — 4000 Meters

N



Legenda

- Scope in eigendom van het Rijk
- Scope in eigendom van provincie Noord-Holland

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Knooppunt Alkmaar

Programma Opwek Energie op Rijksvastgoed

Kaartblad: **2**	Opsteller: blacquierem
Datum: 9-11-2023	Versie: Definitief

0 120 Meters

N

Legenda

- Scope in eigendom van het Rijk
- Scope in eigendom van gemeente Heiloo
- Meekoppelkans in eigendom van het Rijk

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

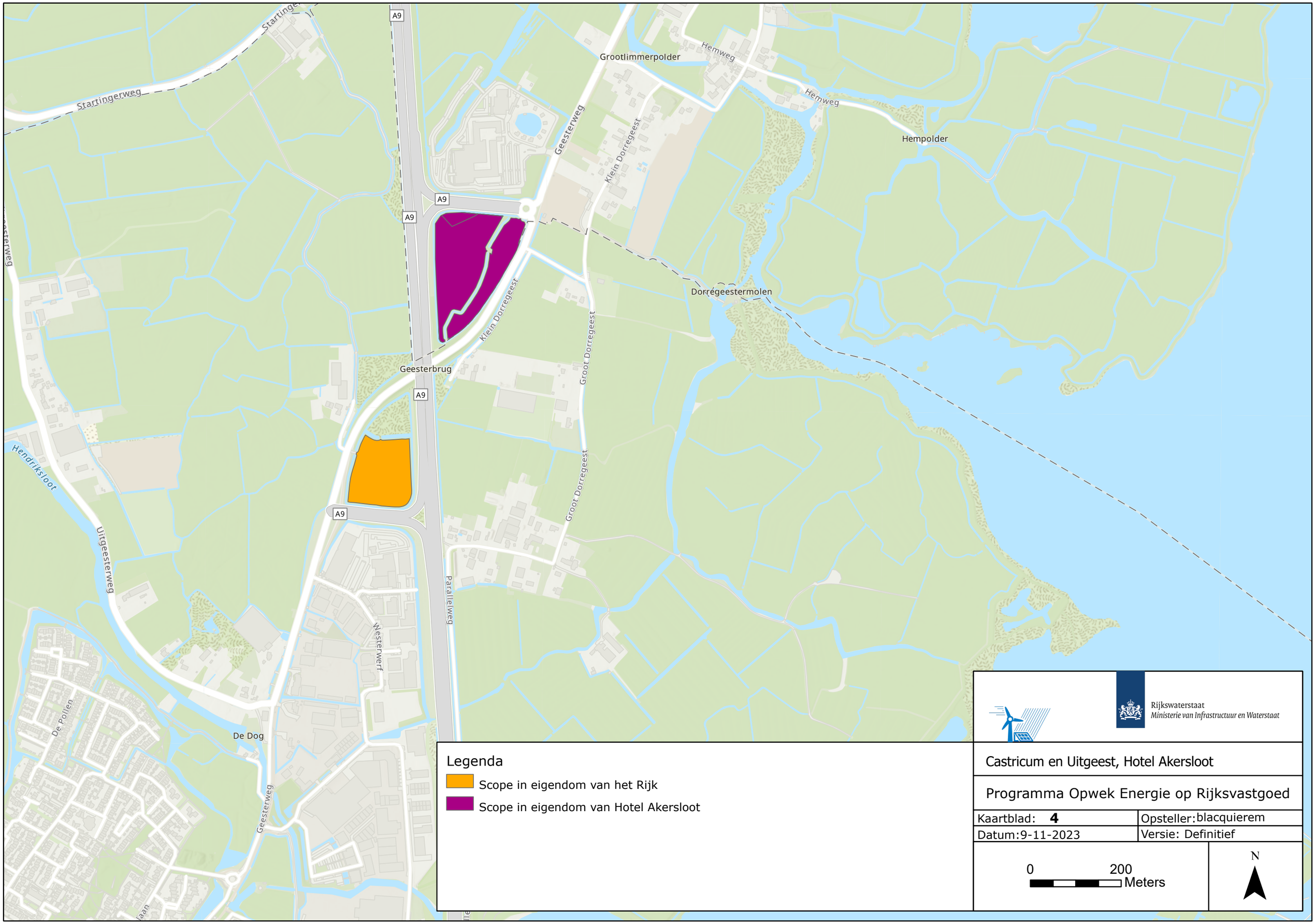
Heiloo, grondwal en meekoppelkans

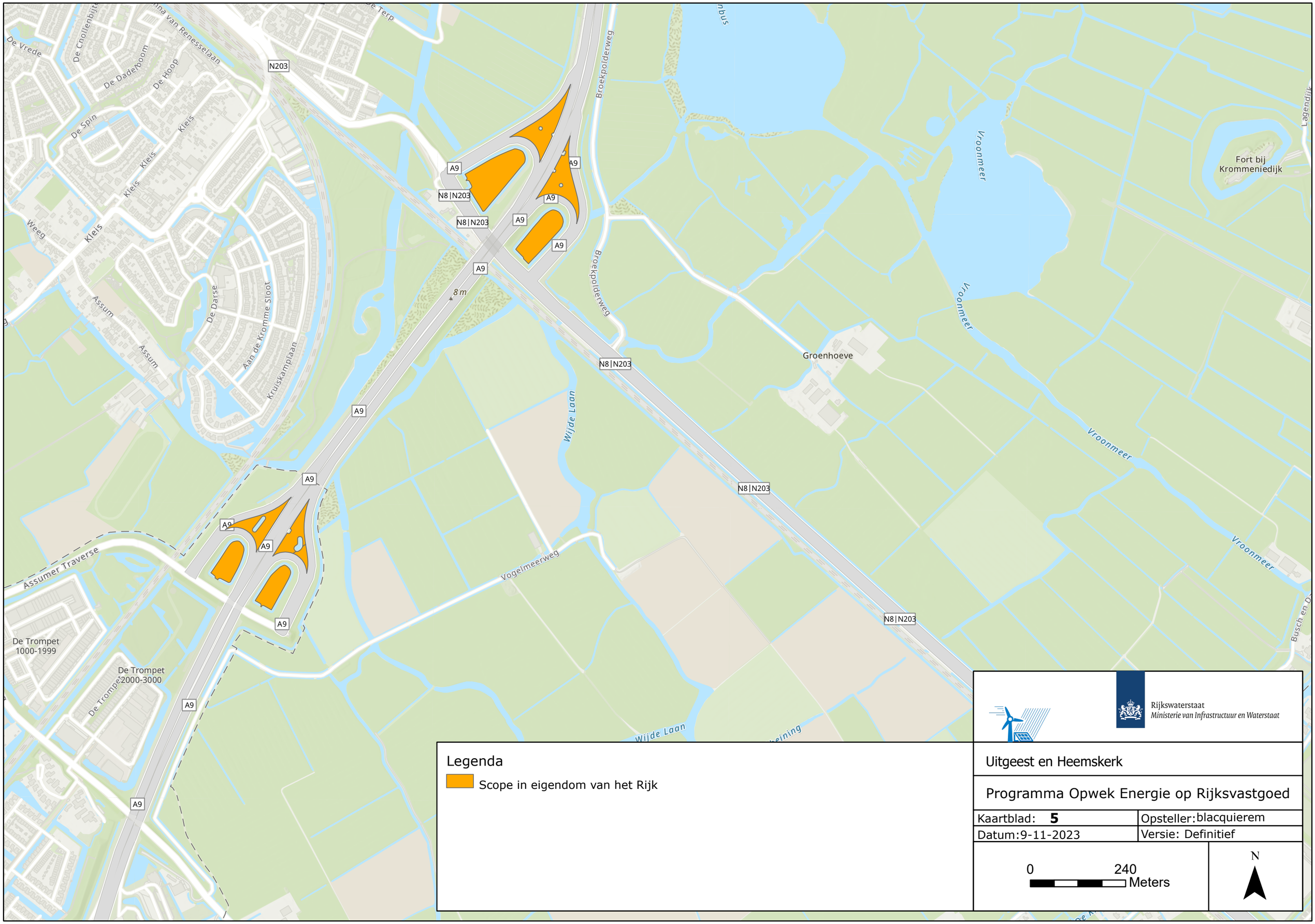
Programma Opwek Energie op Rijksvastgoed

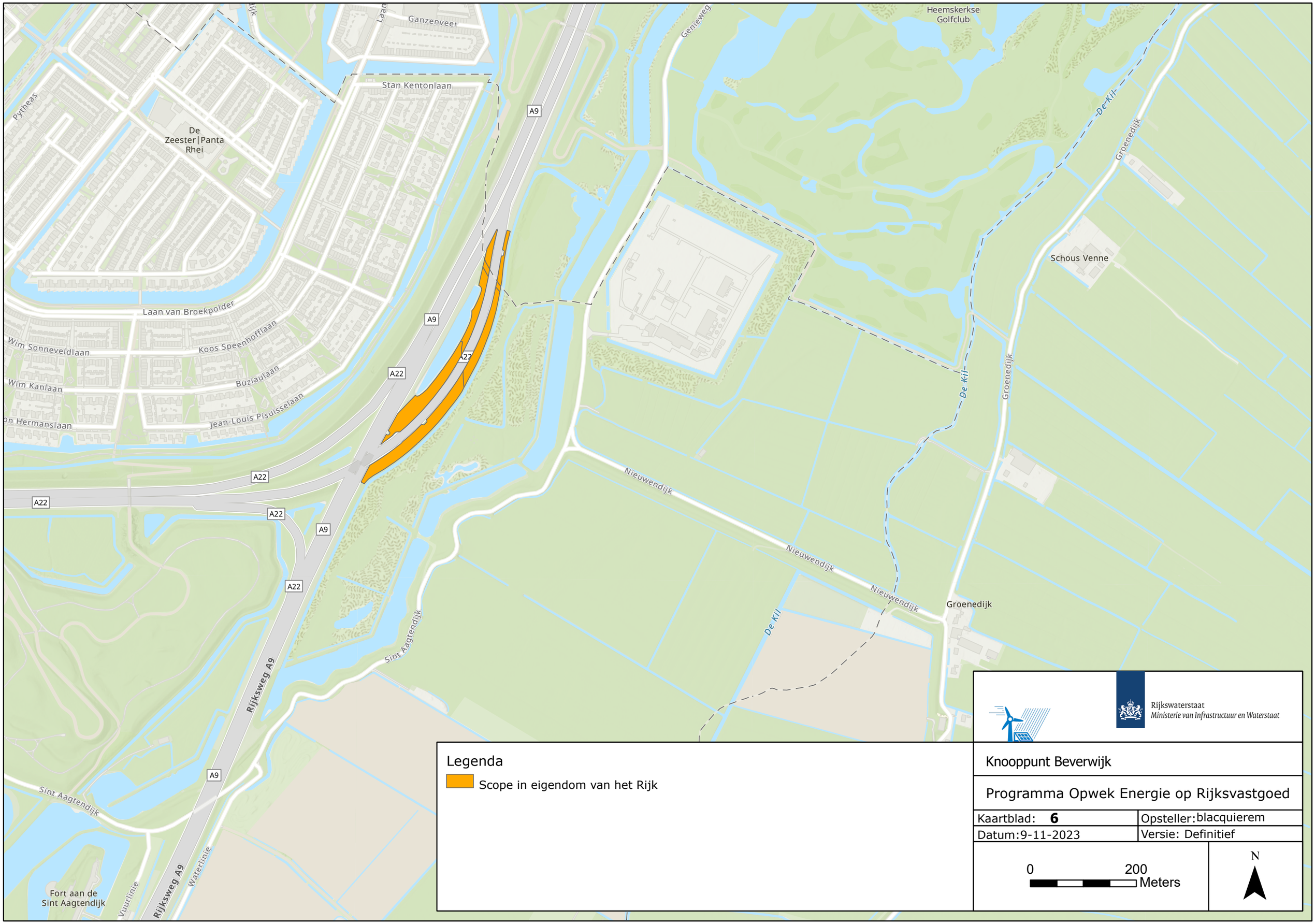
Kaartblad: **3**	Opsteller: blacquierem
Datum: 9-11-2023	Versie: Definitief

0 200 Meters

N


Startingerweg
A9
Grootlimmerpolder
Hemweg
Hempolder
Geesterweg
Klein Dorregeest
Dorregeestermolen
Groot Dorregeest
Geesterbrug
Hendrikssloot
Uitgeesterweg
De Pollen
De Dog
Nesterwerf
Parallelweg
Geesterweg
Legenda
Scope in eigendom van het Rijk
Scope in eigendom van Hotel Akersloot
Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Castricum en Uitgeest, Hotel Akersloot
Programma Opwek Energie op Rijksvastgoed
Kaartblad: 4
Opsteller: blacquierem
Datum: 9-11-2023
Versie: Definitief
0
200
Meters
N


N203
A9
N8|N203
Broekpolderweg
Vroonmeer
Fort bij Krommeniedijk
Groenhoeve
Wijde Laan
Vogelmeerweg
Assumer Traverse
De Trompet 1000-1999
De Trompet 2000-3000
De Vrede
De Cnollenbijter
De Daderboom
De Hoop
De Spin
Kleis
Weeg
Assum
De Darse
Aan de Kromme Sloot
Kruiskamplaan
8 m
Legenda
Scope in eigendom van het Rijk
Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Uitgeest en Heemskerk
Programma Opwek Energie op Rijksvastgoed
Kaartblad: 5
Opsteller: blacquierem
Datum: 9-11-2023
Versie: Definitief
0
240
Meters
N



Legenda

Scope in eigendom van het Rijk

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

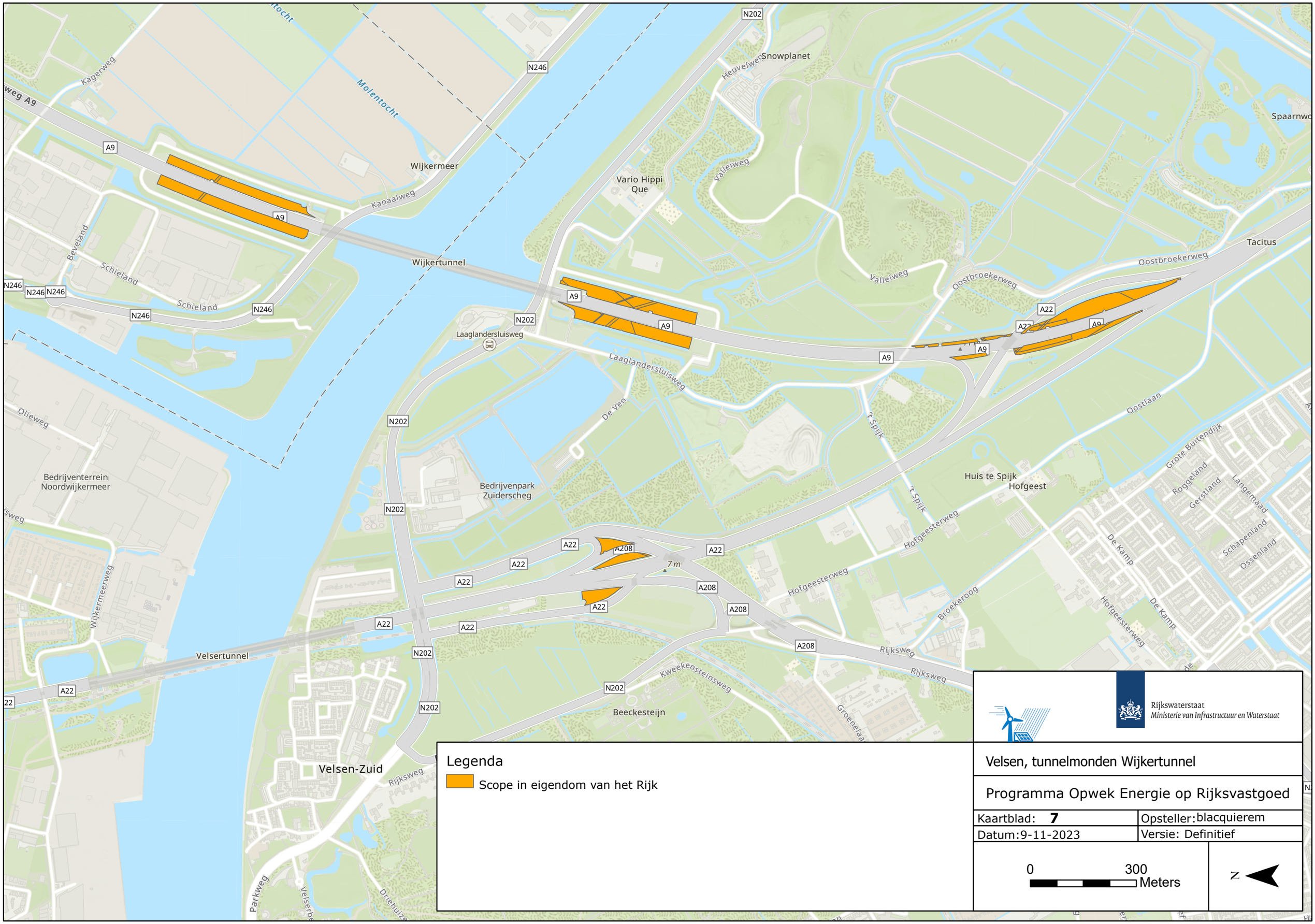
Knooppunt Beverwijk

Programma Opwek Energie op Rijksvastgoed

Kaartblad: **6**	Opsteller: blacquierem
Datum: 9-11-2023	Versie: Definitief

0 200 Meters

N



Legenda

Scope in eigendom van het Rijk

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

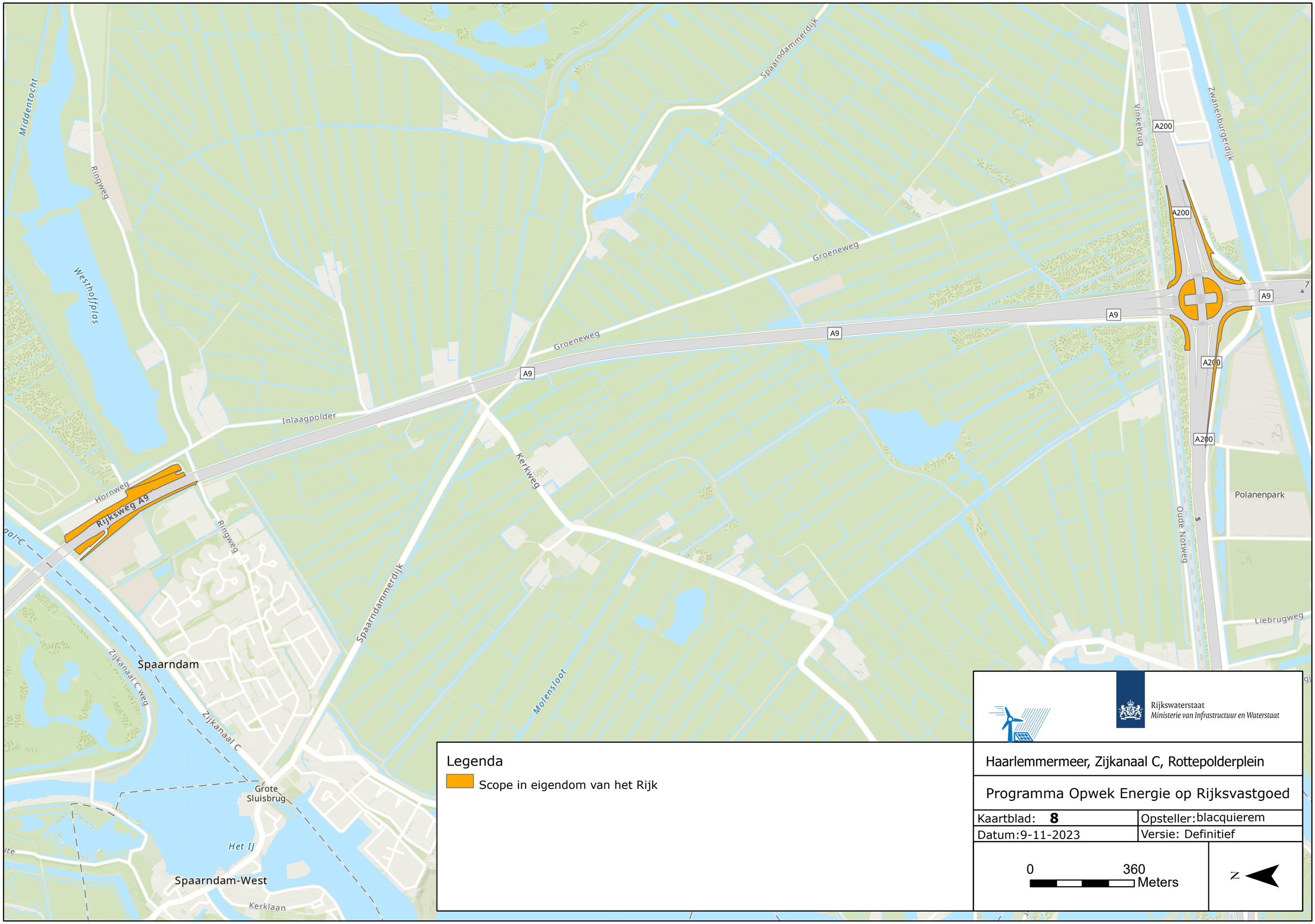
Velsen, tunnelmonden Wijkertunnel

Programma Opwek Energie op Rijksvastgoed

Kaartblad: **7**	Opsteller: blacquierem
Datum: 9-11-2023	Versie: Definitief

0 300 Meters

N



Legenda

Scope in eigendom van het Rijk

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

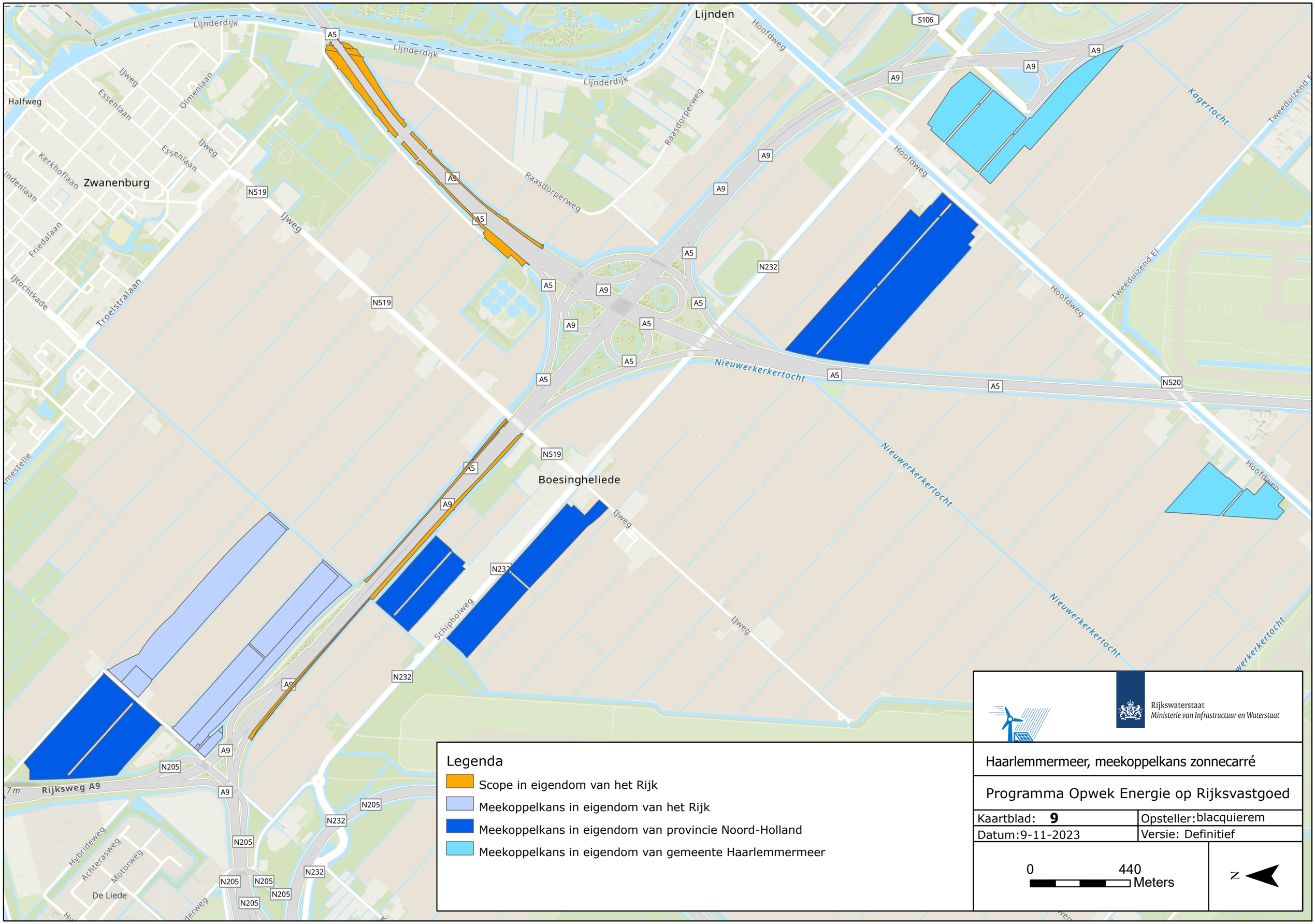
Haarlemmermeer, Zijkanaal C, Rottepolderplein

Programma Opwek Energie op Rijksvastgoed

Kaartblad: **8**	Opsteller: blacquierem
Datum: 9-11-2023	Versie: Definitief

0 360 Meters

N



Legenda

- Scope in eigendom van het Rijk
- Meekoppelkans in eigendom van het Rijk
- Meekoppelkans in eigendom van provincie Noord-Holland
- Meekoppelkans in eigendom van gemeente Haarlemmermeer

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

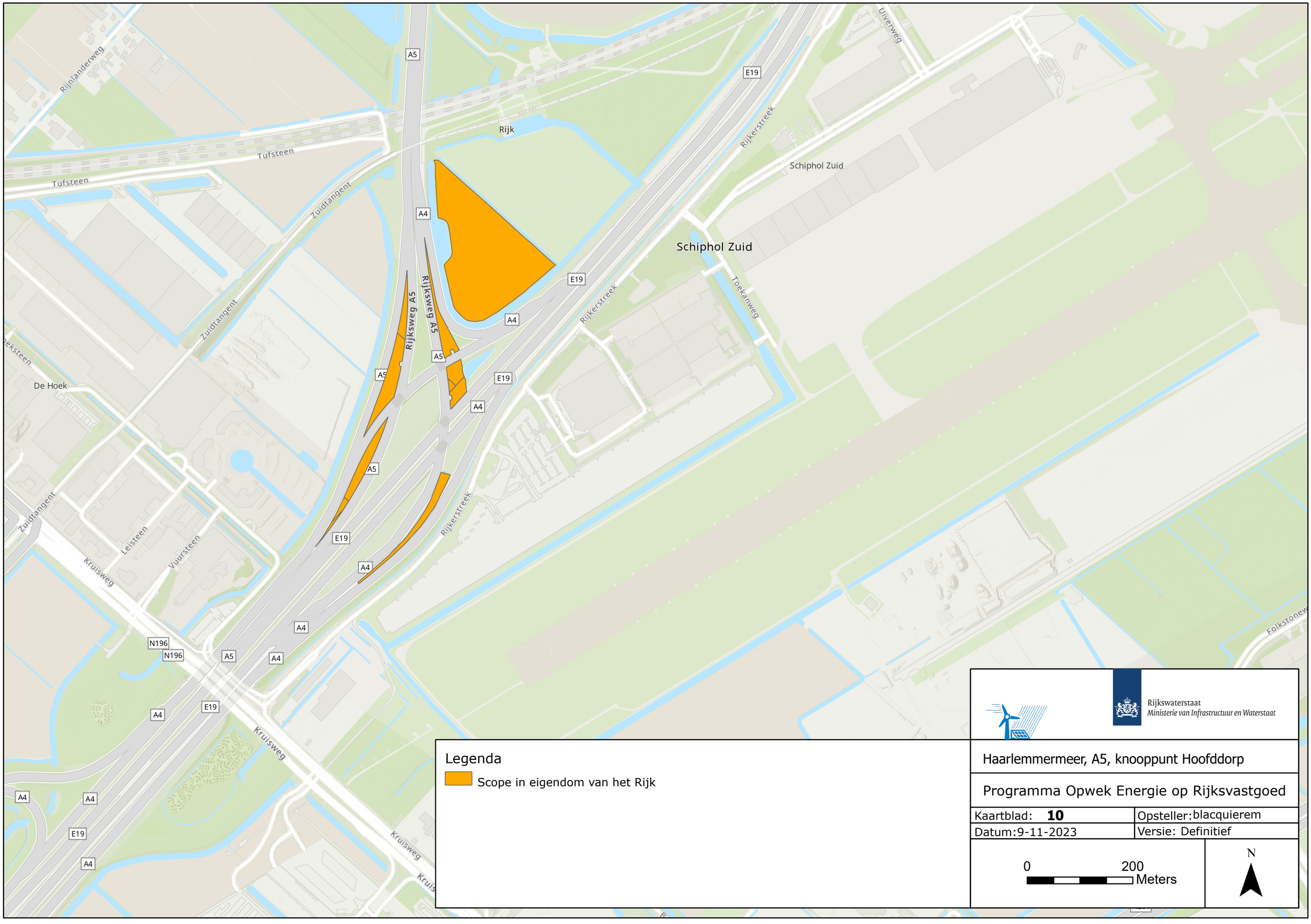
Haarlemmermeer, meekoppelkans zonnecarré

Programma Opwek Energie op Rijksvastgoed

Kaartblad: **9**	Opsteller: blacquierem
Datum: 9-11-2023	Versie: Definitief

0 — 440 Meters

N



Legenda

Scope in eigendom van het Rijk

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

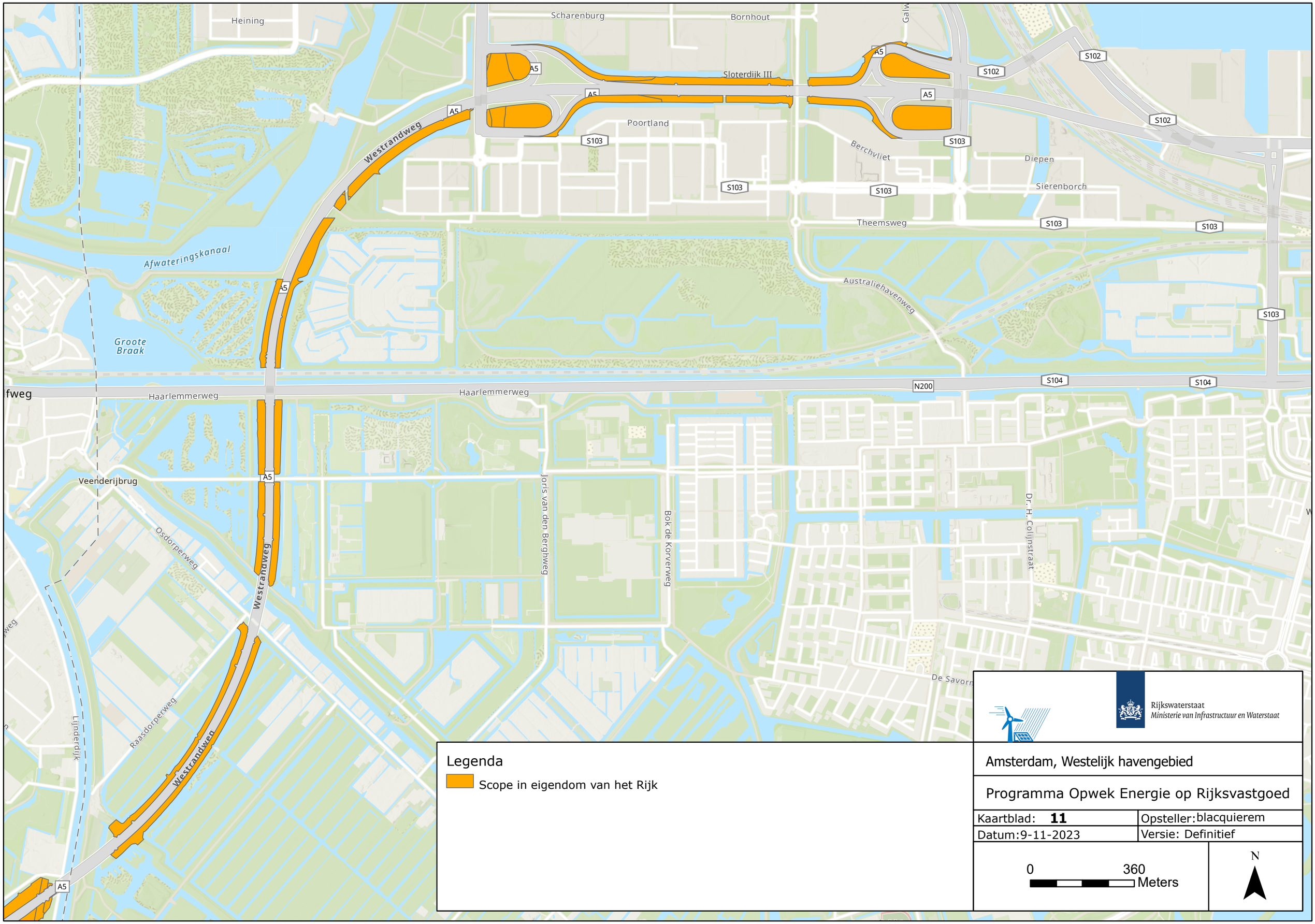
Haarlemmermeer, A5, knooppunt Hoofddorp

Programma Opwek Energie op Rijksvastgoed

Kaartblad: **10**	Opsteller: blacquierem
Datum: 9-11-2023	Versie: Definitief

0 200 Meters

N



Legenda

Scope in eigendom van het Rijk

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

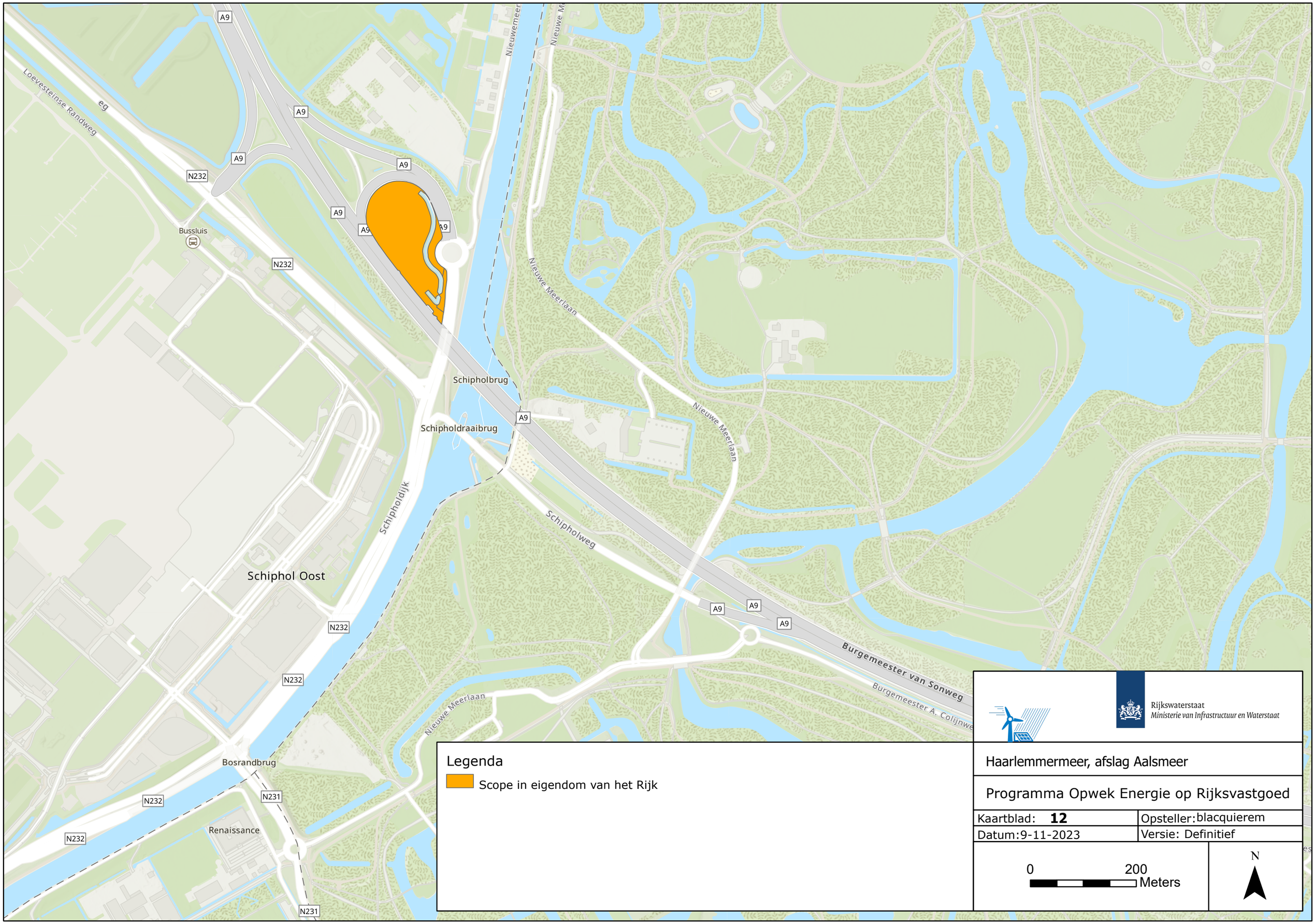
Amsterdam, Westelijk havengebied

Programma Opwek Energie op Rijksvastgoed

Kaartblad: **11**	Opsteller: blacquierem
Datum: 9-11-2023	Versie: Definitief

0 360 Meters

N



Legenda

Scope in eigendom van het Rijk

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

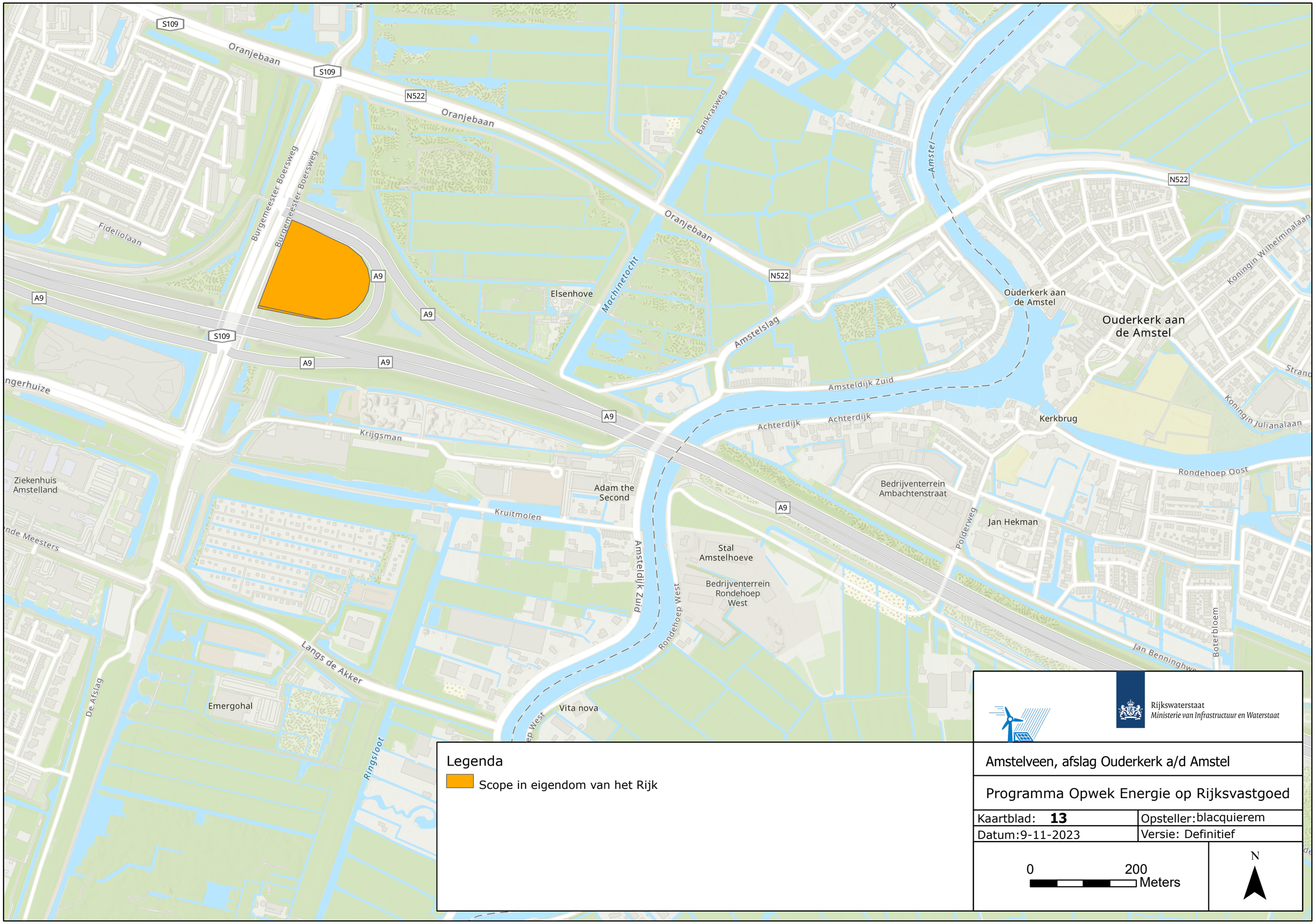
Haarlemmermeer, afslag Aalsmeer

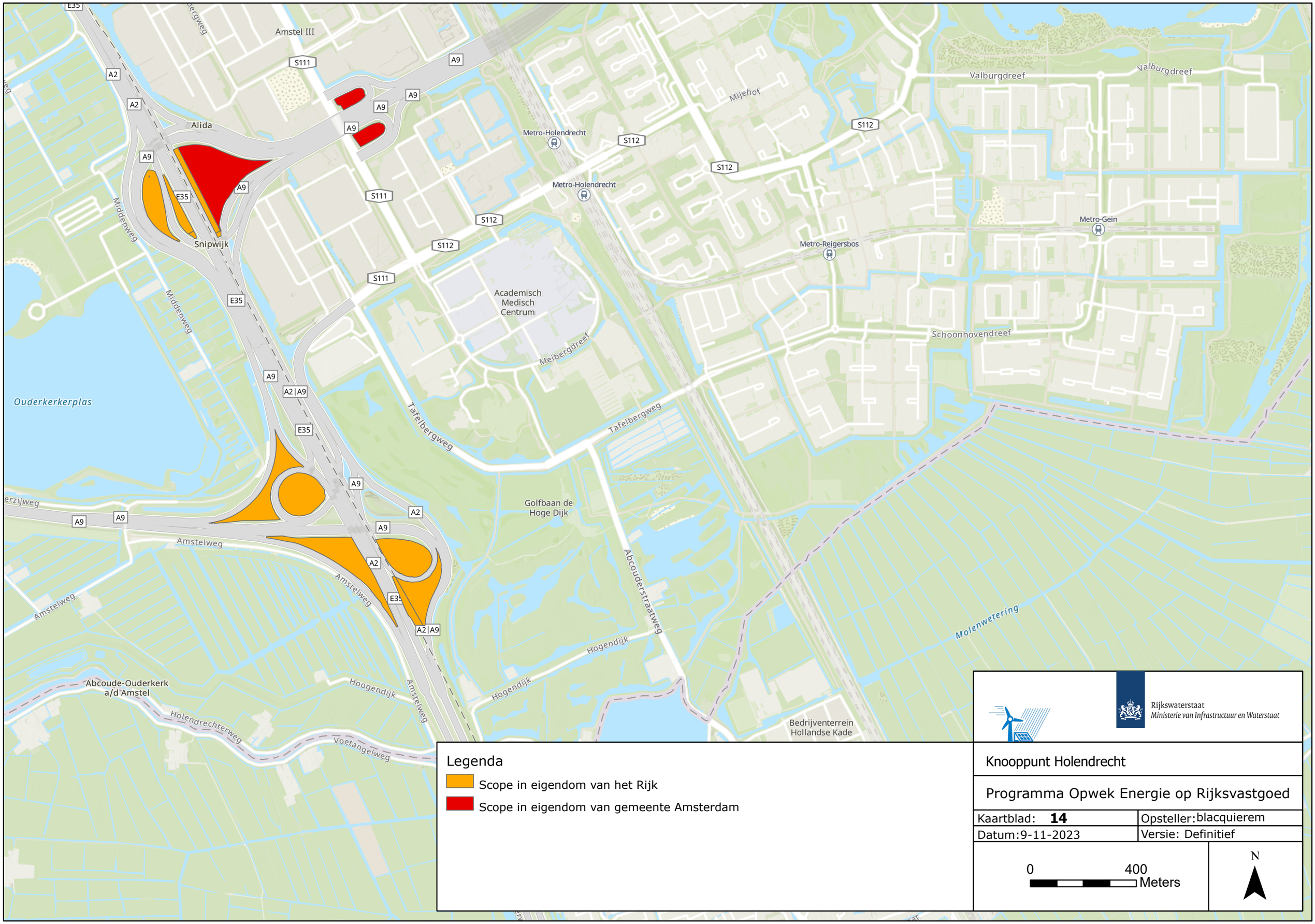
Programma Opwek Energie op Rijksvastgoed

Kaartblad: **12**	Opsteller: blacquierem
Datum: 9-11-2023	Versie: Definitief

0 200 Meters

N


S109
Oranjebaan
N522
Oranjebaan
Bankrasweg
Amstel
N522
Fideliolaan
Burgemeester Boersweg
Burgemeester Boersweg
A9
A9
Elsenhove
Machinetocht
Oranjebaan
N522
Ouderkerk aan de Amstel
Ouderkerk aan de Amstel
Koningin Wilhelminalaan
A9
S109
A9
A9
Amstelslag
Amsteldijk Zuid
Achterdijk
Achterdijk
Kerkbrug
Koningin Julianalaan
A9
Krijgsman
Rondehoep Oost
Ziekenhuis Amstelland
Adam the Second
Kruitmolen
A9
Bedrijventerrein Ambachtenstraat
Polderweg
Jan Hekman
Stal Amstelhoeve
Amsteldijk Zuid
Rondehoep West
Bedrijventerrein Rondehoep West
Boterbloem
Langs de Akker
De Afslag
Emergohal
Vita nova
Ringsloot
Legenda
Scope in eigendom van het Rijk
Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Amstelveen, afslag Ouderkerk a/d Amstel
Programma Opwek Energie op Rijksvastgoed
Kaartblad: 13
Opsteller: blacquierem
Datum: 9-11-2023
Versie: Definitief
0
200
Meters
N



Legenda

- Scope in eigendom van het Rijk
- Scope in eigendom van gemeente Amsterdam

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

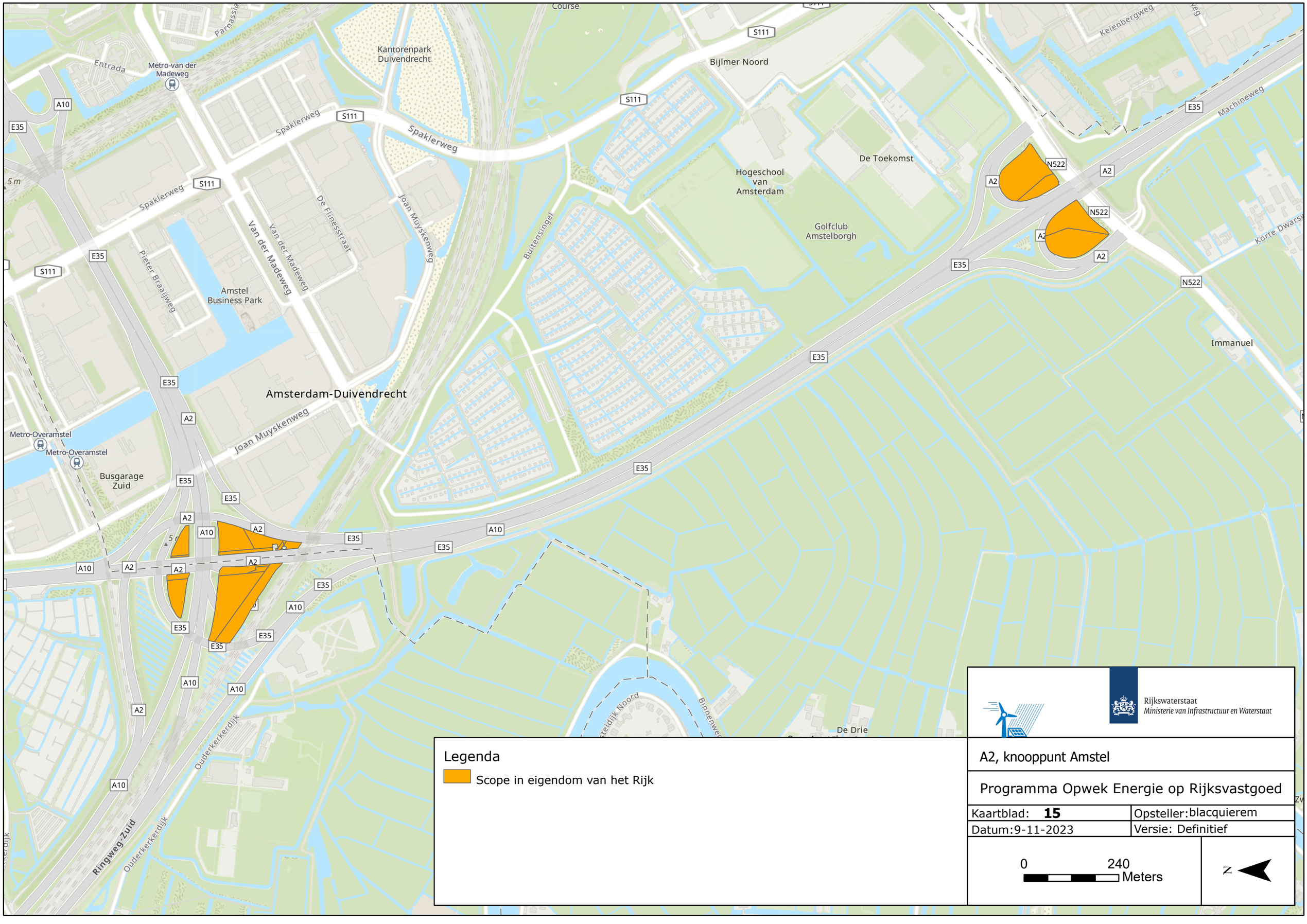
Knooppunt Holendrecht

Programma Opwek Energie op Rijksvastgoed

Kaartblad: **14**	Opsteller: blacquierem
Datum: 9-11-2023	Versie: Definitief

0 400 Meters

N



Legenda

Scope in eigendom van het Rijk

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

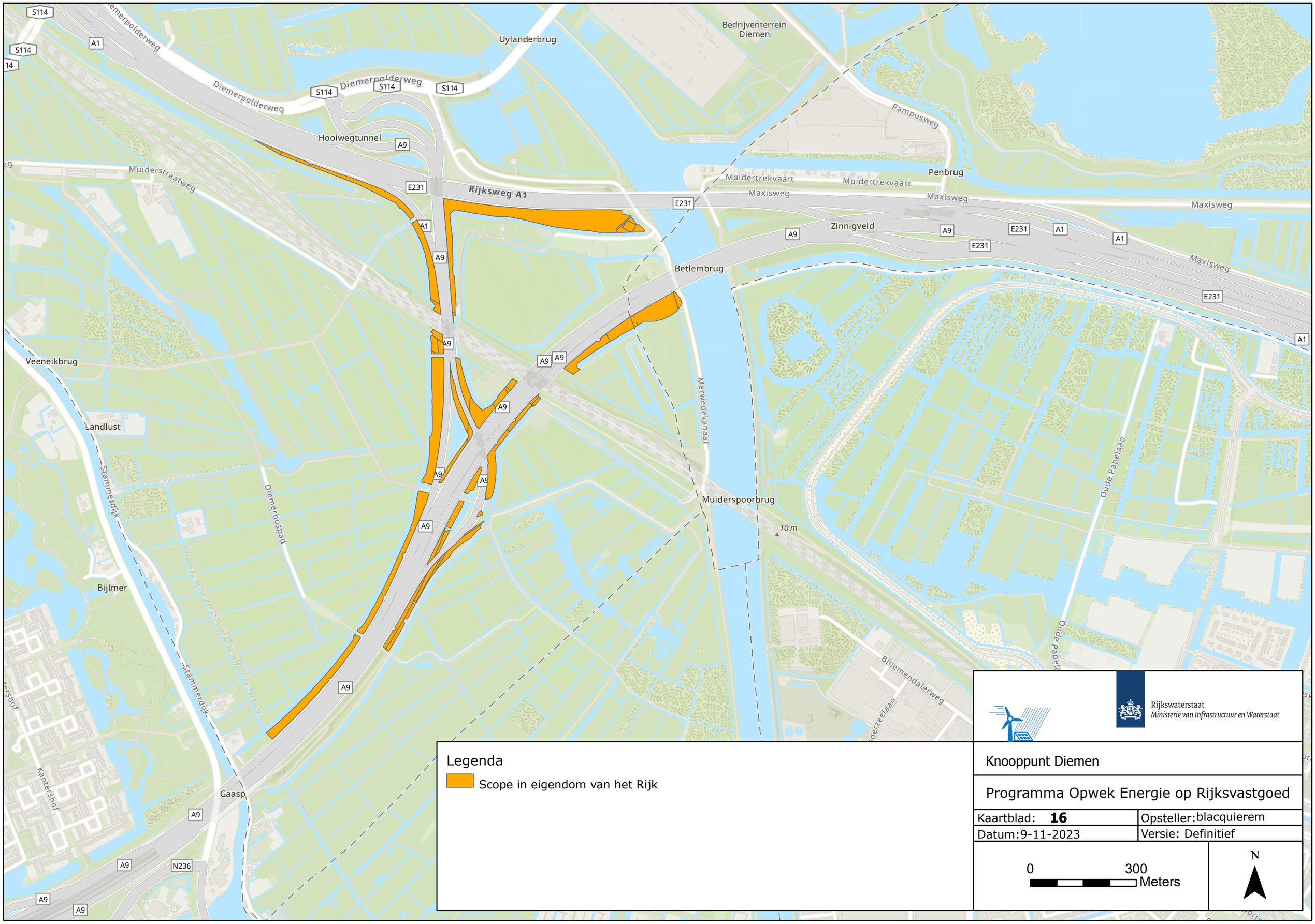
A2, knooppunt Amstel

Programma Opwek Energie op Rijksvastgoed

Kaartblad: **15**	Opsteller: blacquierem
Datum: 9-11-2023	Versie: Definitief

0 240 Meters

N



Legenda

Scope in eigendom van het Rijk

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

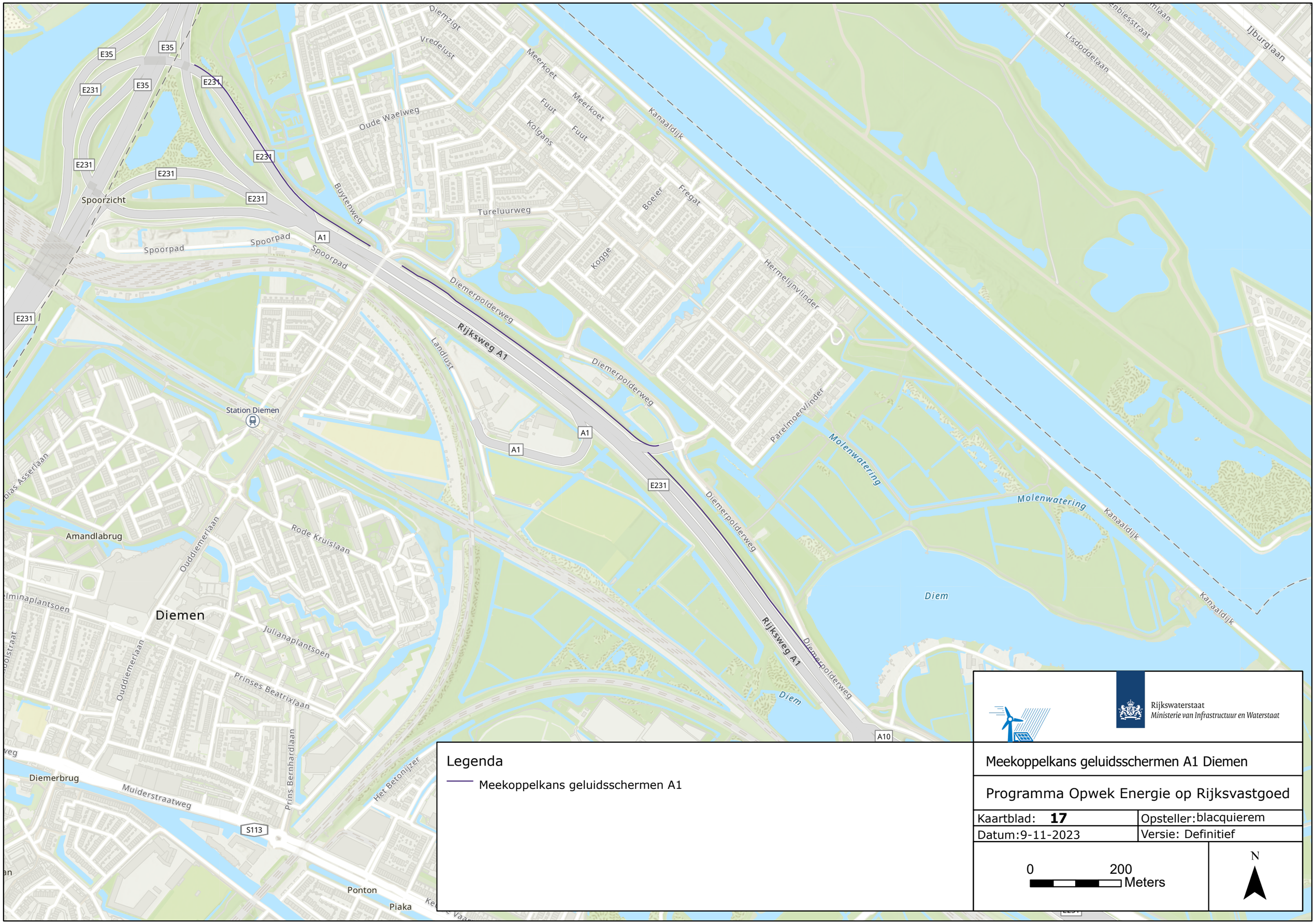
Knooppunt Diemen

Programma Opwek Energie op Rijksvastgoed

Kaartblad: **16**	Opsteller: blacquierem
Datum: 9-11-2023	Versie: Definitief

0 300 Meters

N



Legenda

Meekoppelkans geluidsschermen A1

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Meekoppelkans geluidsschermen A1 Diemen

Programma Opwek Energie op Rijksvastgoed

Kaartblad: **17**	Opsteller: blacquierem
Datum: 9-11-2023	Versie: Definitief

0 200 Meters

N

BAC Bereikbaarheid & Infrastructuur

Op 1 februari 2024

Interprovinciaal Overleg
van, voor en door provincies

Conceptagenda

Betreft	Bestuurlijke Adviescommissie Bereikbaarheid & Infrastructuur
Vergaderdatum en -tijd	Donderdag 1 februari 2023, 9:30 – 10:30 uur
Locatie	Fletcher Hotel Marknesse
Genodigden	Harry van der Maas (voorzitter) Jan de Reus (vicevoorzitter) Marcel van Bijnen (secretaris) Henk Jumelet (DR), Matthijs de Vries (FR), Klaas Ruitenberg (GD), Johan Hamster (GR), Jasper Kuntzelaers (LB), Jeroen Olthof (NH), Stijn Smeulders (NB), Martijn Dadema (OV), André van Schie (UT), Frederik Zevenbergen (ZH) Taco Schmidt (IPO) en Florien Labree (IPO)

1. Opening, mededelingen, agenda en verslag

a. (Mondelinge) mededelingen en vaststellen agenda

b. Vaststellen verslag BAC 30 november 2023

2. Strategische agenda/bespreekpunten

a. Ronde langs de portefeuilles

Betreft informatie over de stand van zaken ten aanzien van Betalen naar Gebruik, Uitvoeringsoverleg Klimaatakkoord Mobiliteit, Fiscaliteit, Uitwerking Mobiliteitsvisie, Integrale Mobiliteitsanalyse, Werkprogramma Datagedreven Aanpak Integrale Gebiedsplannen, Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata, Binnenvaarttafel, Bestuurlijk Overleg Mobiliteit en Begrotingsbehandeling IenW, Commissiedebat Duurzaam Vervoer, Commissiedebat Verkeersveiligheid, Notaoverleg MIRT.

b. Politiek bestuurlijke doorkijkagenda

Betreft de politiek bestuurlijke doorkijkagenda en de mogelijkheid om aandachtspunten te delen en bespreken.

4. Ter kennisname

a. HNP-werkplan 2024

Betreft het kennisnemen van het HNP-werkplan 2024.

5. Rondvraag en sluiting

Beste ,
Ik kan geen e-mail adres vinden wie ik kan benaderen bij de PS, dus heb dit e-mail adres gekozen.

In april beginnen de werkzaamheden bij de A7 bij Purmerend hetgeen enorme hinder gaat geven en gebruik van andere (sluip) wegen.
De Purmerenderweg tussen Oosthuizen en Purmerend zal zo goed als zeker door duizenden tot 100 duizenden bestuurders worden gekozen als alternatief voor de A7.
Dit is een 1 baans weg en is absoluut niet berekend op zoveel verkeer en zeker niet op zoveel vracht verkeer. Daarbij komt dat hulpdiensten niet of nauwelijks oa Oosthuizen kunnen bereiken door het verkeer dat hier zal gaan rijden.Tevens krijgt Oosthuizen het enorme extra verkeer te verwerken vanaf de N247 in de richting van de Purmerenderweg ! Niet alleen overlast en onbereikbaarheid voor bewoners van Oosthuizen levert dit op , maar ook voor ambulances , brandweer en politie naar Oosthuizen levert dit onbereikbaarheid op ! Worden hierin maatregelen genomen dat het verkeer van de A7 niet over de Purmerenderweg rijdt ??!
Het gaat hier behalve over overlast en onbereikbaarheid ook over veiligheid namelijk.
Ik heb deze mail ook naar Rijkswaterstaat gestuurd en de gemeente Edam Volendam. Iemand zal de verantwoordelijkheid en maatregelen moeten nemen.

Mvg
De heer Selier
Oosthuizen

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	14359
Extern Zaak ID	1929411
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 februari 2024
Agendapunt	14.a
Titel	Wonen / Asiel: Afronding verkenning flexwoningen Balkweiterhoek (C-agenda Ruimte 12-02-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/GND

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 februari 2024**

Toelichting

Om een bijdrage te leveren in de asiel- en wooncrisis heeft de provincie onderzocht of locatie Balkweiterhoek 76/76A in Zwaagdijk-West ingezet kon worden voor tijdelijke huisvesting voor spoedzoekers, waaronder statushouders. Na uitvoerig onderzoek en gesprekken met de gemeente en inwoners, zijn Gedeputeerde Staten tot de conclusie gekomen dat er geen draagvlak is bij de gemeente Medemblik en de inwoners van het dorp Zwaagdijk-West.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

S.B. Fens

BEL/GND

Telefoonnummer +31235144335
fenss@noord-holland.nl

Verzenddatum

16 JAN. 2024

Kenmerk

1929411/2187030

Uw kenmerk

Betreft: Afronding verkenning flexwoningen Balkweiterhoek 76/76A te Zwaagdijk-West

Geachte leden,

Graag informeren wij u over ons besluit om af te zien van de realisatie van flexwoningen op de locatie Balkweiterhoek 76/76A te Zwaagdijk-West en daarmee de verkenning hiernaar af te ronden.

Inleiding

Om een bijdrage te leveren in de asiel- en wooncrisis hebben wij onderzocht of provinciaal bezit ingezet kan worden voor het huisvesten van statushouders en andere spoedzoekers. De locatie Balkweiterhoek 76/76A in Zwaagdijk-West kwam hierbij naar voren als mogelijk kansrijke locatie. In maart 2022 besloten wij om de mogelijkheden voor de locatie verder te onderzoeken. Het onderzoek bestond uit het voeren van verkennende gesprekken met de gemeente Medemblik, woningcorporaties en de werkgroep BWH76/76A (een vertegenwoordiging van inwoners van Zwaagdijk-West). Ook heeft adviesbureau Rotteveel M4 een haalbaarheidsstudie uitgevoerd in opdracht van ons.

Resultaat verkenning

Vanaf de start van de verkenning hebben inwoners te kennen gegeven dat zij tijdelijke huisvesting aan de Balkweiterhoek niet wenselijk vinden.

De woningcorporaties hebben zich in januari 2023 teruggetrokken uit de samenwerking met de provincie. Zij achtten plannen voor tijdelijke huisvesting financieel niet haalbaar.

Uit de haalbaarheidsstudie van Rotteveel M4 is gebleken dat het realiseren van flexwoningen, als tijdelijke woonoplossing, haalbaar kan zijn op technisch, planologisch en juridisch vlak.

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 gemeente Medemblik stelde randvoorwaarden aan een ontwikkeling ten behoeve van een goede stedenbouwkundige inpassing. Deze randvoorwaarden, onder meer een geluidswal en een nieuwe verkeersaansluiting op de Westfrisiaweg, vergen een hoge investering, die niet gedekt kan worden binnen een investeringsbegroting voor een tijdelijke ontwikkeling. In een plan voor permanente woningbouw kan dit wel het geval zijn, maar daar was binnen het kader van de verkenning geen sprake van.

In een bestuurlijk overleg op 13 december jl. bespraken wij met bestuurders van de gemeente Medemblik of partijen nog mogelijkheden zagen voor een ontwikkeling van tijdelijke huisvesting op de locatie. Gezamenlijk werd de conclusie getrokken dat een dergelijke ontwikkeling niet op draagvlak kan rekenen.

Beëindiging verkenning flexwoningen Balkweiterhoek
Aan de hand van de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek hebben wij besloten om af te zien van de realisatie van tijdelijke huisvesting op de locatie Balkweiterhoek 76/76A te Zwaagdijk-West. Daarmee eindigt de verkenning hiernaar.
Ook eindigt hiermee de totale verkenning naar de mogelijkheden om het provinciaal eigendom in te zetten voor het asieldossier. Alle locaties die in eerste instantie in beeld waren, zijn om diverse redenen afgevallen. Uiteraard blijven wij uitkijken naar kansen als die zich voordoen.

Communicatie over het besluit
Wij informeren de gemeente Medemblik, de werkgroep BWH76/76A, de bewoners van Zwaagdijk-West en de Westfriese regiogemeenten rechtstreeks over ons besluit per brief. De werkgroep BWH76/76A heeft gedeputeerde Beemsterboer uitgenodigd voor een bewonersavond en hij gaat op deze uitnodiging in om het besluit toe te lichten.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Deze email (met bijlage plattegrond) graag tevens naar alle raadsleden van de gemeente Alkmaar en statenleden provincie Noord-Holland.

Geachte dames en heren,

Als bewoner van Stompetoren wil ik graag mijn gedachten over de uitbreiding van Stompetoren aan u doorgeven in kader van participatie bewoners.

In deze tijd van een groot te kort aan woningen voor de jonge generatie is het van zelfsprekend dat er afwegingen gemaakt moeten worden tussen landschappelijk schoon en bebouwing. De Provincie heeft destijds vastgesteld dat de Schermer polder beschermd historisch landschap is. Dus is bebouwing in strijd met deze overeenkomst. Maar nood breekt soms wetten. Daarom is het zoeken naar een oplossing tussen de twee uitgangspunten noodzakelijk.

Wat is de minst schadelijke oplossing, waarbij het landschappelijk schoon zo veel mogelijk behouden blijft. Mijn voorstel is , zoals op bijgaande plattegrond* in de arcering aangegeven, de meest efficiënte en economische oplossing, om een stukje West en Noord te bebouwen. Logistiek zijn de aansluitingen , zoals riool, gas en elektriciteit en de wegen hier vrij eenvoudig uit te breiden. Op deze gronden zouden er rond de 250 woningen, zowel huur als koopwoningen gerealiseerd kunnen worden. Al met al een logische uitbreiding om deze grond bouw klaar te maken.

Bij deze uitbreiding blijft het landschappelijk schoon, ruimtelijk (vooral bij de molens) redelijk behouden. De bijdrage van 250 woningen voor een dorp als Stompetoren mag ruim voldoende genoemd worden in vergelijking met andere gemeenten van verschillende omvang.

Ik dank u bij voorbaat om het voorstel in overweging te nemen en in uw vergaderingen te bespreken.

Hoogachtend

[redacted]
Email [redacted]

**Plattegrond staat op de volgende pagina*


947
948
927
926
952
953
1096
1097
Oterlekerweg
Bovenkruier
Bovenkruier
Bovenkruier
Bovenkruier
Binnenkruier
Buitenkruier
Bunder
Dres
Morgen
Akker

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	14284
Extern Zaak ID	2176581
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 februari 2024
Agendapunt	14.c
Titel	Wonen: Voortgangsbericht Uitvoering Woonakkoord regio Zuid-Kennemerland/IJmond 2021-2025 (C-agenda Ruimte 12-02-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/RO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 februari 2024**

Toelichting

GS en de colleges van de gemeenten in de regio Zuid-Kennemerland/IJmond zijn met elkaar een woonakkoord aangegaan voor de periode 2021 t/m 2025. In dit woonakkoord staan afspraken over kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwprogrammering. Afgesproken is de afspraken uit het woonakkoord halverwege de looptijd op hoofdlijnen te evalueren. In de Uitvoeringsagenda is sprake van een aantal accentverschuivingen, waardoor het beter aansluit bij de veranderende regelgeving en actuele ontwikkelingen op de woningmarkt. Voorbeelden van dit soort ontwikkelingen zijn de grotere woningbouwopgave en de uitwerking van afspraken uit de woondeal MRA over betaalbaarheid op regionaal niveau.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
E.C.M. Steensma-Nooij
BEL/RO

Telefoonnummer +31235143142
nooijl@noord-holland.nl

Verzenddatum
17 JAN. 2024

Kenmerk
2176581/2176584

Uw kenmerk

Betreft: Voortgangsbericht Uitvoering Woonakkoord Zuid-Kennemerland/IJmond 2021-2025

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Voorgangsbericht Uitvoering Woonakkoord Zuid-Kennemerland/IJmond 2021-2025 dat is bijgevoegd.

Wij hebben het voortgangsbericht van de regio Zuid-Kennemerland/IJmond voor kennisgeving aangenomen. GS en de colleges van de gemeenten in de regio Zuid-Kennemerland/IJmond zijn met elkaar een woonakkoord aangegaan voor de periode 2021 t/m 2025. In dit woonakkoord staan afspraken over kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwprogrammering. Afgesproken is de afspraken uit het woonakkoord halverwege de looptijd op hoofdlijnen te evalueren. Het bijgaand bericht geeft inzicht in de voortgang. In de Uitvoeringsagenda is sprake van een aantal accentverschuivingen, waardoor het beter aansluit bij de veranderende regelgeving en actuele ontwikkelingen op de woningmarkt. Voorbeelden van dit soort ontwikkelingen zijn de grotere woningbouwopgave en de uitwerking van afspraken uit de woondeal MRA over betaalbaarheid op regionaal niveau.

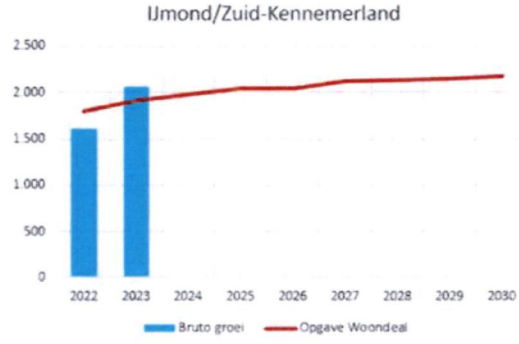
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Voortgang woningbouwafspraken Woondeal MRA

De regio ligt op schema, van januari 2022 tot en met november 2023 is de bruto groei al bijna gelijk aan de Woondealopgave voor 2022+2023.

	Opgave 2022-2023	Bruto groei 2022 tot en met november 2023
Beverwijk	565	420
Bloemendaal	101	219
Haarlem	2.100	2.132
Heemskerk	192	313
Heemstede	20	84
Velsen	606	320
Zandvoort	121	173
Totaal	**3.706**	**3.661**



Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Bijlage: Voortgangsbericht Uitvoering Woonakkoord Zuid-Kennemerland/IJmond 2021-2025

Voortgangsbericht
Uitvoering Woonakkoord Zuid-Kennemerland/IJmond 2021-2025

29 november 2023

Met dit bericht wordt u geïnformeerd over de voortgang van de uitvoering van het Woonakkoord Zuid-Kennemerland/IJmond 2021-2025 en over het vervolg.

Het is nu halverwege de looptijd van het Woonakkoord. Dat is een goed moment om stil te staan bij de samenwerking en de resultaten, en vooruit te kijken naar de resterende periode. De wereld staat immers niet stil. Zowel de woningmarkt verandert, als de beleidskaders van het rijk.

In dit voortgangsbericht wordt achtereenvolgens beschreven: Achtergrond van het Woonakkoord, Hoe staat het met de uitvoering?, Zitten we nog op de juiste koers?, Hoe gaan we verder gedurende de resterende jaren van de looptijd van het Woonakkoord?

Achtergrond

Begin 2021 is het Woonakkoord “Samen bouwen aan een toekomstbestendige regio” van de zeven gemeenten en de provincie vastgesteld. Dit Woonakkoord is de opvolger van de eerdere Regionale actieprogramma’s (RAP). Gedeputeerde Staten nemen ook deel aan het akkoord en hebben het akkoord geaccordeerd. Het Woonakkoord is breder dan alleen woningbouw en duurzame nieuwbouw. De gemeenten vinden het belangrijk dat we samenwerken op alle aspecten van wonen. Er is voor een brede insteek gekozen en daarom zijn er ook onderwerpen als wonen en zorg en de bestaande woningvoorraad opgenomen. Het is dan ook met raadpleging van een brede groep belanghouders opgesteld.

Het Woonakkoord bestaat uit twee delen:

- Een meerjarig Bestuursakkoord van de gemeenten in Zuid-Kennemerland/IJmond en de provincie Noord-Holland voor de periode 2021 t/m 2025 over de visie, de woonopgaven en de richtingen die de partijen in de regio op willen. Dit is vertaald naar een aantal doelen. Het Bestuursakkoord zijn de gemeenten en Gedeputeerde Staten met elkaar aangegaan. De gemeenteraden hebben ingestemd met het Bestuursakkoord.
- Een Uitvoeringsagenda[1] met concrete acties en afspraken gericht op de uitvoering. Per doel is aangegeven wat er concreet wordt ondernomen. Deze Uitvoeringsagenda kan worden geactualiseerd wanneer daar behoefte aan is. Zo kan flexibel en adequaat worden ingespeeld op ontwikkelingen op de woningmarkt, regelgeving en veranderende prioriteiten. De Uitvoeringsagenda is geaccordeerd door de colleges en Gedeputeerde Staten. De colleges

[1] De raad van Heemstede wil zienswijzen afgeven bij wijzigingen van de Uitvoeringsagenda. De raad van Beverwijk wil jaarlijks op de hoogte gehouden worden van de stand van zaken.

hebben mandaat gegeven aan het Portefeuillehoudersoverleg Volkshuisvesting Zuid-Kennemerland/IJmond om aanpassingen te doen (met uitzondering van Heemstede).

Het Woonakkoord kent vijf thema's: woningbouw, betaalbaarheid, doelgroepen, duurzaamheid en samenwerking. Hieronder een samenvatting van de bijbehorende doelen:

- Woningbouw: Een netto toename van minimaal 11.650 woningen in de periode 2020 t/m 2029. Om het huidige woningtekort te laten afnemen, is het streven nadrukkelijk om méér te bouwen.
- Betaalbaarheid: We breiden de sociale huurvoorraad uit, in de regio en in elke gemeente[2]. Elke gemeente realiseert in de woningbouwproductie minimaal 30% sociale huur. We streven naar een evenwichtige en transparante verdeling van de beschikbare sociale huurwoningen. Elke gemeente voegt middensegment toe.
- Doelgroepen: We werken aan een gezamenlijke woonzorgagenda. We stimuleren dat zoveel mogelijk senioren passend (gaan) wonen. We werken aan de huisvesting van kwetsbare doelgroepen en diverse aandachtsgroepen.
- Duurzaamheid: We delen kennis en werken aan verduurzaming van bestaande bouw en van nieuwbouw. Daarbij hebben we aandacht voor de sociale energietransitie en voor betaalbaarheid.
- Samenwerking: We werken goed samen als gemeenten en provincie. We werken goed samen met onze belanghouders.

Hoe staat het met de uitvoering?

De afgelopen jaren is binnen de regio Zuid-Kennemerland/ IJmond goed met elkaar samen gewerkt aan de uitvoering van het Woonakkoord en zijn diverse resultaten behaald. Het gaat om veel verschillende activiteiten en opbrengsten: onderzoek/inzicht, kennis delen, samenwerking, afstemming, en monitoring van concrete resultaten. Veel projecten zijn met subsidie vanuit het provinciale woonfonds voor uitvoering van de Woonakkoorden mogelijk gemaakt.

De belangrijkste resultaten die in het kader van het Woonakkoord zijn bereikt, zijn:

- Jaarlijks actualiseren we de regionale monitor 'Wonen en zorg op de kaart', een bron van informatie voor gemeenten en woningcorporaties met de focus op de samenstelling van de woningvoorraad, samenstelling van de sociale huurvoorraad en over de locatie van (zorg)voorzieningen op wijkniveau.
- Sinds 2022 is er een jaarlijkse regionale monitor voor de ontwikkelingen in de woningbouw, gerelateerd aan de doelen uit het Woonakkoord: groeit de woningvoorraad en de sociale huurvoorraad voldoende? Hoe staat het met de woningbouwplannen en de plancapaciteit? De gegevens bieden input voor het gesprek tussen gemeenten onderling en met de woningcorporaties.
- Kennisbijeenkomsten over gemeentelijke sturing op (betaalbare) woningbouw. Er heeft een inventarisatie plaatsgevonden van beleid en instrumenten die de gemeenten inzetten bij het sturen op de (de bouw van) betaalbare woningen en we delen de kennis en ervaring. Gemeenten leren zo van elkaar.
- Gedurende vele jaren is toegewerkt naar de vorming van één woonruimteverdeelsysteem voor sociale huurwoningen voor alle woningzoekenden in de regio. Per 1 juli 2023 is dit gerealiseerd en afgerond. De verdeling vindt plaats via Woonservice.

[2] Een uitzondering vormt Beverwijk. Afgesproken is dat Beverwijk en Heemskerk samen een groei realiseren.

- We stemmen regelmatig de lokale huisvestingsverordeningen met elkaar af, met name op het onderdeel woonruimteverdeling.
- Sinds 2021 hebben we een regionaal Pact van Uitstroom (uit instellingen Maatschappelijke Opvang en Beschermd Wonen) met afspraken tussen gemeenten, corporaties en zorg- en welzijnsorganisaties. Hierbij zijn 27 partijen betrokken. Sindsdien is gewerkt aan de implementatie en aan een continue verbetering van de uitvoering.
- Ouderenhuisvesting: er is een regionaal onderzoek uitgevoerd door ABF naar de behoefte aan ouderenhuisvesting. Daarnaast zijn er meerdere bijeenkomsten georganiseerd om samen met belanghouders kennis te delen over o.a. woonvormen, doorstroming en samenwerking.
- De corporaties die werkzaam zijn in de regio vormen een vaste overlegpartner zowel op ambtelijk niveau als op bestuurlijk niveau (voor het Portefeuillehoudersoverleg Volkshuisvesting).
- Door het toenemende belang van wonen en zorg wordt ook steeds meer samengewerkt met zorg- en welzijnsorganisaties.
- We trekken samen op in het kader van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) (woningmarktonderzoek Wonen in de Metropoolregio Amsterdam (WiMRA), Woondeal MRA, lobby naar het Rijk etc.). De inbreng vanuit Zuid-Kennemerland/IJmond wordt voorbereid, afgestemd en de uitkomsten worden weer teruggekoppeld naar de gemeenten.

Zitten we nog op de juiste koers?

Zowel de woningmarkt als het rijksbeleid zijn flink in beweging. Dat is reden te meer om halverwege de looptijd van het Woonakkoord even stil te staan. Wat speelt er allemaal? En is de in het Woonakkoord in 2021 uitgezette koers nog de juiste?

Ontwikkelingen

Er spelen op het moment veel ontwikkelingen. De belangrijkste zijn:

- De woningmarkt, en dan vooral de nieuwbouw, stagneert om diverse redenen (stikstof, stijgende bouwkosten, capaciteitstekorten bij overheden en marktpartijen, stijgende rente etc.).
- Het Woonakkoord is gebaseerd op woningbehoefteprognoses uit 2019. Uit provinciale prognoses uit 2021 is gebleken dat de regionale woningbehoefte verder is gegroeid. Er zijn nog meer woningen nodig. Dit wordt weerspiegeld in de bouwambities van de gemeenten in Zuid-Kennemerland/IJmond, zoals bleek uit de coalitieakkoorden van 2022.
- Het landelijk beleid verandert. Er is meer inhoudelijke sturing met de nationale Woon- en Bouwagenda en de daarvan deel uitmakende programma's. Belangrijke beleidslijnen die het rijk heeft ingezet zijn: de bouw van 900.000 woningen t/m 2030, waarvan per gemeente tweederde 'betaalbaar' (gemiddeld 30% sociale huur en 36% middeldure huur/betaalbare koop) i.v.m. fair share, de bouw van meer woningen voor ouderen, de huisvesting van diverse aandachtsgroepen (programma 'Een thuis voor iedereen'). Deze onderwerpen zijn inmiddels vastgelegd in Woondeals. De regio Zuid-Kennemerland/IJmond is betrokken bij de Woondeal MRA (maart 2023).
- Ook komt er meer regie vanuit het Rijk. De minister werkt aan een Wet Versterking Regie Volkshuisvesting, waarmee de rollen en bevoegdheden van rijk, provincies, regio's en gemeenten veranderen.

- Vanuit deze wet krijgt de provincie een grotere en bredere rol toebedeeld op het gebied van wonen, met name een controlerende taak t.a.v. gemeentelijk woonbeleid en de regionale afstemming.
- Gemeenten krijgen meer expliciete taken op het gebied van wonen, zoals de huisvesting van ouderen en andere aandachtsgroepen, maar de inhoudelijke beleidsruimte wordt ingeperkt door landelijke beleidslijnen (bijvoorbeeld fair share). Op onderdelen verlangt het rijk regionale afstemming (fair share, huisvesting aandachtsgroepen).
- Ook meer specifieke landelijke wetten en regels veranderen, bijvoorbeeld de Huisvestingswet en de regelgeving voor middeldure huurwoningen.
- In lijn met bovengenoemde veranderingen: Er ligt inmiddels een Woondeal MRA, met daarin voor de regio Zuid-Kennemerland/IJmond een aantal van 18.350 nieuw te bouwen woningen t/m 2030. De bouwambities in de Woondeal per (deel)regio en per gemeente worden de komende periode verder gedifferentieerd naar onder andere aantallen betaalbare woningen en aantallen ouderenwoningen.
- In het voorjaar van 2023 waren er provinciale verkiezingen. Op 6 juli 2023 is er in de provincie Noord-Holland een coalitie gevormd met een nieuw coalitieakkoord en een nieuw provinciebestuur.

Bijeenkomst tussentijdse evaluatie met belanghouders

Omdat de looptijd van het Woonakkoord voor de helft verstreken is, is op 29 juni jongstleden, met steun van de provincie, de bijeenkomst “Samen aan Zet met het Woonakkoord Zuid-Kennemerland/IJmond” georganiseerd. Daar is door interne en externe betrokken partijen, o.a. ambtenaren, wethouders, raadsleden, woningcorporaties, zorg- en welzijnsorganisaties en ontwikkelaars, op hoofdlijnen besproken of de uitgezette koers van het Woonakkoord nog de juist is. Deze partijen waren ook betrokken bij het opstellen van het Woonakkoord in 2020/21.

Tijdens de bijeenkomst is gesproken over bovengenoemde ontwikkelingen, met name tijdens het plenaire gedeelte. Vervolgens gingen alle partijen met elkaar in overleg over drie actuele thema’s in werksessies:

- Hoe houden we de woningbouw op gang en wat is de rol van de woningcorporaties daarbij? Vanuit de gemeenten was er onder meer een oproep voor meer betrokkenheid van de provincie bij de woningbouwproblematiek van kleinere gemeenten.
- Hoe kunnen gemeenten meer woningzoekenden uit de aandachtsgroepen gaan huisvesten?
- Hoe kunnen we de doorstroming van ouderen vergroten?

De aanbevelingen vanuit de werksessies zullen worden meegenomen bij de verdere invulling van bestaande activiteiten (woningbouw, ouderenhuisvesting, (regionale) woonzorgvisie), zowel regionaal als lokaal.

Het verslag van de bijeenkomst is bij dit bericht gevoegd. Het verslag is al eerder verspreid onder de deelnemers en ook naar de griffies verzonden.

Hoe geven we een vervolg aan het Woonakkoord de komende jaren, gezien de huidige ontwikkelingen en uitkomsten van de evaluatie?

De looptijd van het Woonakkoord Zuid-Kennemerland/IJmond is tot en met 2025.
Op basis van de huidige ontwikkelingen en uitkomst van de evaluatie is er momenteel geen aanleiding om het Bestuursakkoord aan te passen. Ook met de nieuwe ontwikkelingen staan de regionale doelen (zie eerder in dit bericht) op hoofdlijnen nog overeind. Ook de Uitvoeringsagenda

blijft grotendeels actueel, maar hier zullen de ontwikkelingen wel tot accentverschuivingen leiden, om beter aan te sluiten bij de veranderingen in regelgeving en actuele ontwikkelingen op de woningmarkt. Sommige acties in de Uitvoeringsagenda worden belangrijker en/of worden anders opgepakt. Sommige acties blijken in de praktijk juist minder urgent om op te pakken vanuit het Woonakkoord.

Het betreft de volgende accentverschuivingen, ingedeeld conform de thema's in het Woonakkoord/Uitvoeringsagenda.

Woningbouw

- In het Woonakkoord is de netto groei van mínimaal 11.650 woningen opgenomen. De ambities zijn flink verhoogd naar een woningbouwproductie van 18.350 woningen[3], conform de opgenomen aantallen in de MRA Woondeal (met vermelding van randvoorwaarden). Deze passen binnen de afspraken van het Woonakkoord en de ambities van gemeenten om meer woningen toe te voegen. Er zullen nog meer inspanningen worden ondernomen om de bouwproductie op gang te brengen en te houden, zoals kennis delen tussen gemeenten en het goede gesprek blijven voeren met woningcorporaties en marktpartijen (een eerstvolgende bijeenkomst staat gepland voor 18 januari 2024).
- In 2023 en 2024 worden de woningbouwaantallen in de Woondeal MRA conform de daarin staande afspraken verder uitgewerkt naar tweederde betaalbaar en naar aantallen ouderenhuisvesting. Dit gebeurt voor Zuid-Kennemerland/IJmond en voor elk van de gemeenten, waarbij we zoveel mogelijk rekening houden met de lokale situaties.
- (Op termijn) schrappen van de bijlage 'Woningbouwplannen in landelijk gebied' uit de Uitvoeringsagenda. De provincie heeft de regelgeving aangepast t.a.v. woningbouwplannen in landelijk gebied. Deze hoeven niet langer vermeld te worden in het Woonakkoord en dienen op een gegeven moment daaruit te worden geschrapt. Wel dient de ontwikkeling in overeenstemming te zijn met de binnen de regio daarover gemaakte schriftelijke afspraken.

Betaalbaarheid

- In het Woonakkoord staan afspraken om 30% sociale huur te bouwen en middensegment toe te voegen. Om de bouw van tweederde betaalbare woningen te kunnen realiseren - de nieuwe lijn vanuit de MRA Woondeal blijven de gemeenten kennis delen, monitoren met de regionale woningbouwmonitor en van elkaar leren over de inzet en toepassing van sturingsinstrumentarium.
- Daarnaast wordt gezocht naar regionale afstemmingsmogelijkheden van het instrumentarium sturen op betaalbare woningbouw, zodat de sturing eenduidiger en effectiever wordt richting corporaties en marktpartijen.

Doelgroepen

- In het Woonakkoord staat de afspraak om de regionale woonzorgagenda actueel te houden en te werken aan een verbetering van de huisvesting van ouderen, kwetsbare groepen en andere aandachtsgroepen. Vanuit het nieuwe rijksbeleid wordt inmiddels meer concreets van gemeenten verwacht. Zo wordt een gemeentelijke woonzorgvisie verplicht, evenals een urgentie voor bepaalde groepen woningzoekenden. In de regio wordt al gewerkt aan het opstellen van een regionale woonzorgvisie, dat als kader kan dienen voor lokale woonzorgvisies. Hierbij ligt de focus op groepen die zorg en begeleiding nodig hebben. Waar

[3] De definitie van de aantallen is niet helemaal vergelijkbaar en ook de periode verschilt, maar de ambitie ligt duidelijk hoger.

nodig zullende gemeenten regionale afspraken maken. Het Pact van uitstroom biedt al een goed startpunt.
- Overige aandachtsgroepen: Ook is vanuit het Woonakkoord al met elkaar aan de slag gegaan om op regionaal niveau de vraag van woonwagenbewoners en van arbeidsmigranten in beeld te brengen. Daarna zal het gesprek plaatsvinden met elkaar over de opgaven in onze gemeenten.

Duurzaamheid

- In de praktijk bleek dat de acties die waren voorzien in de Uitvoeringsagenda overlappen met andere initiatieven. Belangrijk zijn onder meer diverse MRA convenanten (toekomst-bestendige woningbouw, houtbouw), de Regionale Energiestrategie (RES) en de regionale samenwerking op duurzaamheid in Zuid-Kennemerland/IJmond. De voornemens in de Uitvoeringsagenda zijn voor nu on hold gezet om dubbel werk te voorkomen. Kennisuitwisseling tussen ambtenaren wonen en/of duurzaamheid blijft wel belangrijk en zal worden georganiseerd: Wat kunnen gemeenten van elkaars aanpak leren?

Samenwerking

- Regio, provincie en MRA zijn met elkaar in gesprek over de veranderende rollen in het kader van de MRA Woondeal en het landelijk woonbeleid. De blik is daarbij gericht zowel op de eerstvolgende jaren als op de langere termijn. Vanuit de regio Zuid-Kennemerland/IJmond wordt een pleidooi gehouden voor lokale inbreng en afspraken op het niveau van Zuid-Kennemerland/IJmond zoals het Woonakkoord, ook ná 2025. De regionale samenwerking is immers veel meer dan de uitwerking van de Woondeal MRA.
- De regio gaat na, samen met de provincie, wat het nieuwe coalitieakkoord van de provincie betekent voor het bereiken van de doelen in het Woonakkoord. Ontstaan er nieuwe mogelijkheden?
- Naast de samenwerking met de corporaties, wordt ook het netwerk met zorg- en welzijnsorganisaties versterkt.
- De samenwerking in regionaal verband op de uitvoering van Woonakkoord wordt bestuurlijk en ambtelijk voortgezet.

Uit dit voortgangsbericht komt naar voren dat de thema's uit het Bestuursakkoord nog actueel zijn, net als de Uitvoeringsagenda. Op onderdelen van de Uitvoeringsagenda zijn enkele actualiseringen aan de orde, zoals genoemd. Mochten er zich gedurende de looptijd van het Woonakkoord onverhoopt grote wijzigingen gaan voordoen, die niet meer passend zijn binnen de gemaakte regionale afspraken met elkaar, dan worden deze besproken in het Portefeuillehoudersoverleg Volkshuisvesting Zuid-Kennemerland/IJmond en wordt u zo spoedig mogelijk geïnformeerd.

From: Peter van der Kruit
Sent: Wednesday, December 27, 2023 7:20 PM
To: 'griffie@schagen.nl' <griffie@schagen.nl>; 'Bestuurssecretariaat' <bestuurssecretariaat@schagen.nl>; 'statengriffie@noord-holland.nl' <statengriffie@noord-holland.nl>; 'info@vrnhn.nl' <info@vrnhn.nl>; 'post@hhnk.nl' <post@hhnk.nl>
Cc: [redacted] <[redacted]>
Subject: Bezwaarschrift omwonenden Burgemeester besluit

@ Griffier gemeente Schagen: Wilt u het in bijlage gevoegde bezwaarschrift distribueren naar alle politieke fracties in de raad?
@ Bestuurssecretariaat Schagen: Wilt u het in bijlage gevoegde bezwaarschrift distribueren naar alle wethouders?
@ Statengriffie Noord Holland: Wilt u het in bijlage gevoegde bezwaarschrift distribueren naar het College van Gedeputeerde Staten Noord Holland en naar de leden van de Commissie Bestuur?
@ Post HHNK: Wilt u het in bijlage gevoegde bezwaarschrift distribueren naar alle leden van het College van Dijkgraaf en Hoogheemraden?
@ info@vrnhn.nl: Wilt u het in bijlage gevoegde bezwaarschrift distribueren naar het Algemeen Bestuur?

Indien u van mening bent dat dit bezwaarschrift een ruimere distributie nodig heeft, schroom dan niet om die toe te passen.

L.S.
Hierbij in bijlage een bezwaarschrift tegen een besluit van de burgemeester van Schagen over de voorgenomen crisisnoodopvang Schagen Oost.
Ik verwijs u kortheidshalve naar de inhoud van dit bezwaarschrift.

Contactpersoon omwonenden
[redacted]
Tel: [redacted]
Schagen

Bezwaarschrift

Van: Zie Bijlage 2 (alleen aan Bestuursorgaan Burgemeester)

Aan: (per e-mail)
Burgemeester van Schagen
Postbus 8
1740 AA Schagen
burgemeester@schagen.nl

CC: (per email, zonder Bijlage 2)
- College van Burgemeester en Wethouders d.t.v. Bestuurssecretariaat
- Politieke fracties van de gemeenteraad van Schagen d.t.v. de Griffie
- Commissie Bestuur van de Provinciale Staten Noord Holland d.t.v. de Statengriffie
- College van Gedeputeerde Staten Noord Holland d.t.v. de Statengriffie
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
- Veiligheidsregio Noord-Holland Noord

Onderwerp: Bezwaarschrift tegen het Burgemeester besluit d.d. 30 oktober 2023
Referten:
1. Burgemeester besluit d.d. 30 oktober 2023, zonder kenmerk of nummer
2. Brief met vragen van omwonenden d.d. 8 november 2023
3. Voorlopig bezwaarschrift d.d. 29 november 2023
4. Verzoek tot handhaving van het vigerende bestemmingsplan, d.d.13 december 2023
5. Uw brief met de beantwoording van de vragen van de omwonden d.d. 22 december 2023, zonder kenmerk of nummer
6. Uw brief aan de omwonenden aan de Nes met een reactie op het proces CNO, d.d. 22 december 2023

Schagen, 27 december 2023

Geachte Burgemeester,

1. Inleiding

Door middel van een ‘Burgemeester besluit’ heeft u, als burgemeester van Schagen, besloten dat u een terrein aan de Priggeweg in Schagen Oost, een parallelweg langs de provinciale weg N 241, ter beschikking stelt voor crisisnoodopvang van 250 asielzoekers. Deze crisis-noodopvang gaat minimaal 1 jaar duren. Het betreffende Burgermeester besluit is gedateerd 30 oktober 2023 en is gepubliceerd op de gemeentelijke website op 29 november 2023.
Het aangewezen gebied ontbeert alle noodzakelijke infrastructuur en nutsvoorzieningen voor 250 personen. Er is daar geen riolering, watertoevoer of afvoer, stroomvoorziening enz.

Ook verkeersvoorzieningen moeten nog getroffen worden, evenals aan- en afvoerwegen of ontsluitingen. Brandweer- en andere veiligheidsvoorschriften zullen ook moeten worden gehandhaafd, om maar niet te spreken over de nadelige milieueffecten, mogelijk met onherstelbare schade. Hierbij wordt ook aangetekend dat dit gebied een bijzondere beschermde status heeft.
Door ingebruikneming van het terrein als crisisnoodopvang worden veel wettelijke bepalingen overtreden zonder vergunning of ontheffing.

In uw brief d.d. 22 december 2023 (Referte 6) stelt u dat na 1 jaar de inrichting voor de crisisnoodopvang wordt verwijderd en dat het terrein wordt teruggebracht naar de oorspronkelijke status. In dezelfde brief stelt u ook dat er een procedure wordt gestart voor een tijdelijke omgevingsvergunning m.b.t. noodopvang voor hetzelfde terrein.
Blijkbaar wordt het terrein eerst gereed gemaakt met een compleet nieuwe infrastructuur en nutsvoorzieningen voor de crisisnoodopvang, vervolgens wordt dit terrein na 1 jaar teruggebracht in de oorspronkelijke status, waarna via een tijdelijke omgevingsvergunning het terrein weer wordt voorzien van een nieuwe infrastructuur en nutsvoorzieningen ten behoeve van noodopvang. Dit geeft geen blijk van doordacht en efficiënt handelen nog afgezien van de substantiële kapitaalvernietiging. Tenzij de noodopvang op een andere locatie wordt gerealiseerd.

Dit bezwaarschrift begint met een analyse van het Burgemeester besluit, daarna zullen de gronden van het bezwaar hiertegen worden uiteengezet. Dit bezwaarschrift eindigt met een samenvatting van alle bezwaren tegen het Burgemeester besluit.

2. Besluit

Het onderhavige document is een bezwaarschrift afkomstig van belanghebbende omwonenden rond de geplande crisisnoodopvang in Schagen Oost. Dit bezwaarschrift richt zich tegen het Burgemeester besluit van het bestuursorgaan Burgemeester van Schagen d.d. 30 oktober 2023, waarin blijkbaar is beslist om de hiervoor genoemde crisisnoodopvang te voorzien van een wettelijke grondslag.
Een betere precisiering van het gewraakte besluit, zoals een kenmerk of datum van inwerkingtreding, is momenteel helaas niet mogelijk.

Het doel van dit bezwaarschift is om het Burgemeester besluit d.d. 30 oktober te schorsen, in te trekken, te vernietigen of nietig te verklaren.

2.1. Appellabel besluit

Tijdens de informatieavond op 6 november jl. heeft de burgemeester, meerdere malen onder verschillende namen over het besluit gesproken, zoals noodbesluit, besluit, verordening en beslissing. Omdat op de website van de gemeente Schagen de term ‘besluit’ wordt gebezigd nemen de genoemde bewoners aan dat dit een besluit is volgens de Algemene wet bestuursrecht (Awb) waartegen de rechtsmiddelen beroep/bezwaar en voorlopige voorziening openstaan.[1] Het Burgemeester besluit voldoet aan alle wettelijke eisen voor een besluit zoals genoemd in de Awb, namelijk:

- Het besluit is een schriftelijke beslissing omdat het via de gemeentelijke website is gepubliceerd.
- Het besluit is afkomstig van het bestuursorgaan Burgemeester.

[1] Zie artikel 1.3 Awb

- Er is sprake van een rechtshandeling gericht op een rechtsgevolg, omdat er een recht of een plicht in het leven wordt geroepen, zoals het beschikbaar stellen en het verhuren van een terrein, inclusief (voorbereidende) bouwwerkzaamheden, voor de crisisnoodopvang van 250 asielzoekers. Deze bouwwerkzaamheden bestaan uit het verharden van het terrein en het plaatsen van tenten, wat ingaat tegen het vigerende recht. Het mogen verzorgen van de exploitatie van het terrein door het COA is ook een voorbeeld van een nieuw ontstaan recht voor het COA en een nieuwe plicht voor de gemeente Schagen.

  Een rechtshandeling is een handeling gericht op een rechtsgevolg, dus gericht op het aanbrengen van een wijziging in de rechtspositie of rechtsbetrekking. Er ontstaan wijzigingen in rechtsposities of rechtsbetrekkingen als gevolg van het Burgemeester besluit ook externe.

  De Centrale Raad van Beroep heeft rechtsgevolg omschreven als: '(…) daarvan is sprake indien is beoogd om een bevoegdheid, recht of verplichting voor een of meer anderen te doen ontstaan of teniet te doen, dan wel om de juridische status van een persoon of een zaak vast te stellen'.[2]

  Het Burgemeester besluit vindt zijn grondslag in het publiekrecht. Er wordt een publiekrechtelijke rechtshandeling met een rechtsgevolg beoogd, zoals, onder andere, het beschikbaar stellen aan derden van een gemeentelijk terrein voor de crisisnoodopvang van 250 asielzoekers, inclusief alle (rechts)gevolgen.
  Het Burgemeester besluit heeft ook als publiekrechtelijk rechtsgevolg het overtreden van wettelijke bepalingen door het terrein te verharden en door er een tentenkamp op te zetten met perifere gebouwen voor 250 personen. Om niet te spreken over het aanbrengen van de benodigde nutsvoorzieningen. Het besluit heeft ook nadelige effecten op de omwonenden.

In uw brief genoemd in Referte 5 stelt u dat het Burgemeester besluit een bestuurlijk besluit is met interne werking. De appelanten vinden ook dat het een bestuurlijk besluit is, maar de rechtsgevolgen van dit besluit zijn meer dan intern, omdat ook externe entiteiten zoals COA en Veiligheidsregio worden geadresseerd. COA huurt dit terrein, terwijl de Veiligheidsregio het terrein gaat verharden, er gaat bouwen en het vervolgens gaat exploiteren. Dit alles tegen de vigerende wettelijke bepalingen in.
Kortom, het besluit is wel degelijk gericht op externe publiekrechtelijke rechtsgevolgen en niet alleen op puur op interne processen binnen de gemeente.

Het Burgemeester besluit heeft verder geen enkel kenmerk van een gedoogbeschikking of -beslissing en wordt door de bezwaarmakers dan ook niet als zodanig gezien en behandeld. Zij zien dit als een appellabel besluit. Dit besluit heeft ook geen enkel kenmerk of eigenschap van een noodbesluit o.i.d.

Subconclusie
Omdat het Burgemeester besluit een besluit is in de zin van artikel 1:3 Awb staan voor belanghebbenden omwoners van de geplande crisisnoodopvang alle rechtsmiddelen open, zoals bezwaar/beroep en voorlopige voorziening, ondanks het ontbreken van de rechtsmiddelenclausule in het besluit.

[2] CRvB 21 oktober 1998, NJB 1998 nr. 34.

3. Gronden van het bezwaar

Voordat de gronden voor het bezwaar worden beschreven, zullen eerst enkele begrippen worden genoemd en gedefinieerd, gevolgd door een korte analyse van de relevante en vigerende wet- en regelgeving op het gebied van crisis- en noodwetgeving. Subconclusies kunnen ook dienen als een verkorte weergaven van de bezwaren.

3.1. Definities begrippen

Hieronder enkele definities van begrippen die hier relevant zijn. Dit zijn veelal wettelijke of door hulpdiensten vastgestelde termen.

- **Crisis**
  Een situatie waarin een vitaal belang van de samenleving is aangetast of dreigt te worden aangetast;
- **Crisisbeheersing**
  Het geheel van maatregelen en voorzieningen, met inbegrip van de voorbereiding daarop, dat het gemeentebestuur of het bestuur van een veiligheidsregio in een crisis treft ter handhaving van de openbare orde, indien van toepassing in samenhang met de maatregelen en voorzieningen die op basis van een bij of krachtens enige andere wet toegekende bevoegdheid ter zake van een crisis worden getroffen;
- **Kenmerken crisis**
  Het belangrijkste kenmerk van een crisis is dat deze het gevolg is van een gebeurtenis die zich plotseling en onverwacht voordoet. Bovendien is bij een crisis vaak sprake van gevaar voor personen of de volksgezondheid. Het plotse, onverwachte karakter van de gebeurtenis leidt in combinatie met één of meer van deze kenmerken vaak tot een radeloze, paniekerige of besluiteloze reactie op de situatie. Mensen weten dan doorgaans niet wat ze moeten doen. Ze zijn overdonderd. Reguliere omstandigheden worden ruw verstoord door deze gebeurtenis. Een crisis overkomt je en is het gevolg van een gebeurtenis waarop je geen invloed kunt uitoefenen.[3]
- **Ramp**
  Een zwaar ongeval of een andere gebeurtenis waarbij het leven en de gezondheid van veel personen, het milieu of grote materiële belangen in ernstige mate zijn geschaad of worden bedreigd en waarbij een gecoördineerde inzet van diensten of organisaties van verschillende disciplines is vereist om de dreiging weg te nemen of de schadelijke gevolgen te beperken;
- **Vitaal belang**
  Betreft levensbedreigende situaties en/of aspecten van veiligheid die leiden tot ontwrichting van de samenleving.
- **Tijdsduur voor crisisnoodopvang**[4]
  - Het is de verwachting dat er landelijk binnen zeven dagen geen opvangplekken meer beschikbaar zijn voor nieuwe asielzoekers, en dat de inzet van crisisnoodopvang nog de enige mogelijkheid is.
  - Het advies is om als richtlijn voor het gebruik van een specifieke locatie voor crisisnoodopvang een duur van 1 week te hanteren. Zo nodig kan deze duur één of tweemaal verlengd worden met 24 uur. Hierbij is het advies om enkel in het uiterste geval de duur van zeven dagen met een of enkele dagen te verlengen. Het is belangrijk om in verband met zowel de bestuurlijke betrouwbaarheid als het maatschappelijke draagvlak hier uiterst terughoudend mee om te gaan.

[3] Slaman, H., *Crisismanagement, Orde in de chaos*, Boom Nelissen, Den Haag 2011.
[4] Rijksoverheid, *Handreiking crisisnoodopvang,* 2 december 2020.

3.2. Analyse wet- en regelgeving bij crisis

Hieronder een korte analyse waarom er in Schagen geen sprake is van een crisis of ramp en dat hier dus ook geen bevoegdheden aan kunnen worden ontleend.[5]

Een belangrijke vraag is wanneer er precies sprake is van een 'crisis' die inzet van een bijzonder soort recht (noodrecht/Burgemeester besluit) mogelijk maakt. Wat het antwoord op die vraag lastiger maakt is dat crises zeer verschillend van aard zijn. Tegen die achtergrond is het niet mogelijk heel precies te omschrijven onder welke bijzondere omstandigheden bijzondere wettelijke bevoegdheden in werking kunnen worden gesteld. In dat verband valt op dat in de huidige wetgeving veel verschillende termen worden gehanteerd.
Artikel 103 Grondwet noemt de 'uit- of inwendige veiligheid' en een 'uitzonderingstoestand'.
De Coördinatiewet uitzonderingstoestanden (Cwu) spreekt over 'buitengewone omstandigheden' en over 'beperkte en algemene noodtoestanden'.
De Wet veiligheidsregio's (Wvr) hanteert de begrippen 'ramp' en 'crisis', terwijl de Gemeentewet eenmaal spreekt over 'ramp' (art. 175) en vervolgens over de verstoring van de openbare orde.

De vraag is wat de betekenis van al deze begrippen is en hoe deze zich verhouden tot de inzet van de wettelijke bevoegdheden, zoals het nemen van het Burgemeester besluit.
Het kan niet zo zijn dat onduidelijke en verouderde wet- en regelgeving een bevoegdheid kan geven tot het nemen van het Burgemeester besluit met verstrekkende gevolgen, zoals overtreding van wet- en regelgeving, inclusief het veroorzaken van onherstelbare schade aan het eerdergenoemde gebied voor crisisnoodopvang.

Crises worden doorgaans gerelateerd aan de vitale belangen van de samenleving die, afhankelijk van de omstandigheden, kunnen nopen tot optreden op lokaal of landelijk niveau. Daarbij worden verschillende soorten crises onderscheiden.
In het kader van de Wvr wordt gedacht aan ernstige inbreuken op de territoriale veiligheid, de fysieke veiligheid, de ecologische veiligheid, de economische veiligheid en de sociale en politieke stabiliteit.
Als concrete voorbeelden waarin de veiligheid wordt of dreigt te worden aangetast gelden bijvoorbeeld de verstoring of uitval van vitale infrastructuur (zoals elektriciteit, ICT en water), overstromingen, infectieziekten, dierziekten, een kernongeval en een terroristische dreiging en aanslag.

Er is in Schagen geen crisis of noodtoestand, daarom kan er ook geen sprake zijn van crisisnoodopvang. De situatie in Schagen valt duidelijk niet onder deze wettelijke definities.
Ook landelijk is er geen duidelijk afgebakende crisis of noodtoestand, ook omdat die niet wettelijk is uitgeroepen, evenmin als een beperkte noodtoestand of algemene noodtoestand.[6]

Het Burgemeester besluit spreekt ook niet over een crisis of noodtoestand, maar over het feit dat de toestand in Ter Apel 'schrijnend' is. Dit wordt zelfs meerdere malen herhaald.
Een andere duidelijke aanwijzing dat er geen sprake is van een crisis of noodtoestand in Nederland is dat de 'spreidingswet' niet door het parlement is aangenomen.[7]

[5] Raad van State, *Ongevraagd advies 'Van noodwet tot crisisrecht'*, kenmerk W04.21.0291/I, 15 december 2021, Bijlage bij Kamerstuk II 2021/22, 29668, nr. 65, para 4.2. e.v.
[6] Artikel 1 Coördinatiewet uitzonderingstoestanden (Cwu).
[7] Wetsvoorstel: Wet gemeentelijke taak mogelijk maken asielopvangvoorzieningen.

De wet- en regelgeving over crises en noodtoestanden is verouderd, complex en niet meer relevant.[8]

Uit bovenstaande typeringen komt naar voren dat niet elke crisis die in het dagelijks spraakgebruik een 'crisis' wordt genoemd, ook een crisis is waarvoor noodbevoegdheden kunnen worden ingezet. Het moet gaan om intersectorale gebeurtenissen die de vitale belangen van de samenleving raken en die, gelet op hun omvang en complexiteit, niet met de reguliere wettelijke instrumenten kunnen worden bestreden.
Er moeten zodanig buitengewone omstandigheden aan de orde zijn dat deze kunnen rechtvaardigen dat de drempel voor de inzet van het ingrijpende noodrechtelijke instrumentarium, zoals het Burgemeester besluit, wordt overgegaan. Om dat vast te stellen gelden procedurevoorschriften die in beginsel gevolgd moeten worden. Dit is niet gebeurd in Schagen.

De noodbevoegdheden van de burgemeester zijn relatief zeer open en vormvrije bevoegdheden. Er dient ook steeds sprake te zijn van een zich plotsklaps aandienende actuele en concrete noodsituatie of crisis die de toepassing ervan kan rechtvaardigen.

Subconclusie
- In Schagen is/was geen sprake van buitengewone omstandigheden die de inzet van het Burgemeester besluit rechtvaardigen.
- Het is duidelijk dat er in Schagen of landelijk geen sprake is/was van een ramp, crisis of noodtoestand.

3.3. Bevoegdheid tot vaststellen Burgemeester besluit
De vraag die hier beantwoord wordt is of er wel een bevoegdheid was om het Burgmeester besluit vast te stellen. Zoals uit het voorgaande blijkt is het (staats)nood- en crisisrecht geleidelijk gaan voorzien in een breed scala van bevoegdheden die in voorkomende gevallen kunnen worden ingezet. De vraag is of nog voldoende duidelijk en overzichtelijk is welke bevoegdheden dit precies zijn, in hoeverre - al dan niet doelbewust - van overlappende bevoegdheden sprake is en welke samenhang er bestaat tussen de bestaande bevoegdheden. In het bijzonder is een inventarisatie en integrale waardering van belang van de diverse (vormvrije) noodbevoegdheden die 'verscholen' zitten in reguliere wetgeving en niet altijd als een vorm van noodrecht zullen worden herkend. Daarnaast is met het oog op de praktische bruikbaarheid van het (staats)nood- en crisisrecht van belang dat nader wordt bezien bij welke soorten crises de inzet daarvan aangewezen kan zijn.

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor, o.a. rampenbestrijding, crisisbeheersing en verstoring van de openbare orde. Deze wettelijke verantwoordelijkheid betreft zowel de voorbereiding daarop als het handelen in een concrete situatie.
Indien er op lokaal niveau sprake is van een ramp (of van ernstige vrees voor het ontstaan daarvan), dan is de burgemeester op grond van de Gemeentewet bevoegd een noodbevel te geven ter handhaving van de openbare orde. Zijn in deze situatie algemeen verbindende voorschriften nodig, dan kan de burgemeester een noodverordening uitvaardigen.

In beide gevallen geldt dat kan worden afgeweken van wettelijke voorschriften, maar niet van de Grondwet.

[8] Raad van State, Ongevraagd advies *'van noodwet tot crisisrecht'*, kenmerk W04.21.0291/I, 15 december 2021, Bijlage bij Kamerstuk II 2021/22, 29668, nr. 65.

De burgemeester informeert de raad over het uitvaardigen van een noodverordening. Indien de raad de verordening niet bekrachtigt, vervalt deze. De burgemeester legt over zijn handelen verantwoording af aan de raad op de reguliere wijze.
Er is in Schagen geen sprake van een noodbevel of noodverordeningen, omdat niet voldaan wordt aan de wettelijke criteria hiervoor.

De Gemeentewet geeft nadere invulling aan de voor de toepassing van de noodbevoegdheden vereiste noodsituatie: er dient sprake te zijn van 'ernstige wanordelijkheden' (oproerige beweging of andere ernstige wanordelijkheden) of een 'ramp', dan wel de ernstige vrees voor het ontstaan daarvan.[9] Daar is in Schagen geen sprake van, daarom heeft de burgemeester ook geen noodbevoegdheden bij eerder beschreven opvang van asielzoekers.
Artikel 172 Gemeentewet geeft een taakomschrijving weer en verleent geen bevoegdheden aan de burgemeester. Pas bij een ramp in Schagen gepaard gaande met verstoringen van de openbare orde kan de burgemeester aan dit artikel bepaalde bevoegdheden ontlenen. Er is geen sprake van ordeverstoringen in Schagen.

De Memorie van Toelichting van de Wet Veiligheidsregio's[10] is ook duidelijk over de bevoegdheden van de burgemeester. Die handelt bij een ramp of vrees daarvoor vanuit haar algemene verantwoordelijkheid voor de openbare orde binnen de gemeente Schagen. Dat is hier niet van toepassing, dus de Wet Veiligheidsregio's geeft de burgemeester in het geval van eerdergenoemde opvang geen bevoegdheden voor een eventuele aanwijzing of besluit.
Artikel 5 Wvr beoogt de burgemeester het opperbevel te geven over personen die de ramp bestrijden. Andere bevoegdheden kunnen aan dit artikel niet ontleend worden.

Subconclusies
- Artikel 172 Gemeentewet en artikel 5 Wet veiligheidsregio's worden hier gebruikt voor een ander doel dan waarvoor ze zijn bedoeld. Dit '*détournement de pouvoir'* ex artikel 3.3 Awb is verboden.[11]
- Er is in Schagen of landelijk geen sprake van een crisis of noodtoestand, daarom kan er ook geen sprake zijn van een crisisnoodopvang in Schagen.
- In Schagen of landelijk werd geen ernstige ramp of crisis voorzien dus bestond er ook geen bevoegdheid tot het nemen van het Burgemeester besluit.

3.4 Onderzoek naar alternatieve locaties
Er is bij de aanwijzing van het gebied voor crisisnoodopvang in Schagen Oost geen onderzoek gedaan naar alternatieve locaties voor deze opvang. Het karakter van de besluitvorming omtrent de goedkeuring van het huidige gebied brengt mee dat alternatieven daarbij in beginsel aan de orde dienen te komen indien dat er sprake is van ernstige bezwaren tegen het voorgestane gebruik waarop het plan ziet.[12]
Bij het selecteren van een geschikt gebied moeten een aantal ruimtelijke, milieu en economische criteria worden gehanteerd, die hieronder worden toegelicht. Criteria voor geschikte bouwlocaties voor een crisisnoodopvang in een groene of stedelijke omgeving kunnen zijn:

1. **Groene locaties met een agrarische of bouwfunctie.**
   In het zoekproces naar locaties zijn beschermde natuurgebieden uitgesloten. Zo ook gebieden die op meerdere en andere manieren worden beschermd. De zoektocht beperkt

[9] A.J. Wierenga, C. Post & J. Koornstra, *Naar handhaafbare noodbevelen en noodverordeningen. Een analyse van het gemeentelijke noodrecht*, Amsterdam: Reed Business 2016.
[10] Kamerstukken II 2006/2007, 31 117 nr. 3.
[11] Raad van State, ECLI:NL: RVS:2014:2348 25 juni 2014.
[12] Raad van State, ECLI:NL: RVS:2003: AH8621, 25 juni 2003.

zich tot gebieden met een puur agrarische of bouwbestemming die niet extra worden beschermd door milieu- of andere beschermende wetgeving.

2. **Inrichting die aansluit bij de ruimtelijke kwaliteit van het gebied.**
   Naast het uitsluiten van natuurgebieden en bos- en duingebieden wordt rekening gehouden met bijzondere landschappelijke kwaliteiten van gebieden. Dit kan bijvoorbeeld een landschappelijk beschermd gebied zijn (nationaal of provinciaal), maar dit kan ook een landschappelijk waardevol gebied zijn dat geen bijzondere status heeft.
   Eventuele aanpassingen of gedoogconstructies voor bestemmingsplannen dienen te worden genomen door de raad in het openbaar en niet door een persoon, achteraf en zonder tegenargumentatie of weerspraak.
3. **Eenvoudige aansluiting op bestaande plaatselijk infrastructuur**
   De zoektocht beperkt zich tot gebieden die goed kunnen worden aangesloten op de bestaande infrastructuur van wegen en nutsvoorzieningen. Op kleinschalige locaties zijn lokale ontsluitende infrastructurele investeringen vereist, en zijn dure infrastructurele investeringen in capaciteitsuitbreiding van wegen en nutsvoorzieningen noodzakelijk, met het risico dat dit kapitaalvernietiging oplevert, door de zeer korte doorlooptijd van het project.

Subconclusies

- Er wordt een beschermd en kwetsbaar gebied aangewezen om asielzoekers op te vangen.
- Er is geen onderzoek gedaan naar alternatieve bouwplaatsen voor deze opvang.
- Een grote kans op kapitaalvernietiging is aanwezig, omdat het aanleggen van dure wegen en alle nutsvoorzieningen niet mag volgens wettelijke regels.

3.6. Overtreding wet- en regelgeving

Het gebied waar de crisisnoodopvang staat gepland wordt door meerdere wetten beschermd. Vanaf 1 januari 2024 zal dat voornamelijk de Omgevingswet zijn.
Hieronder worden, als voorbeeld, enkele wetten genoemd die worden overtreden indien de grond van het gebied wordt verhard en er tenten worden gebouwd, inclusief noodzakelijke bijbehorende bouwsels en voorzieningen in de periferie van deze tenten. Het Burgemeester besluit geeft aan dat dit gaat gebeuren. Genoemde onderstaande voorbeelden van potentiële overtredingen van wet- en regelgeving als gevolg van het Burgemeester besluit zijn niet limitatief en willekeurig, meer ter illustratie om aan te tonen dat er meerdere wetten en regelingen worden overtreden.

Omgevingswet

Deze nieuwe Omgevingswet (1-1-2024) zorgt voor een samenhangende aanpak van de leefomgeving, ruimte voor lokaal maatwerk en betere en snellere besluitvorming. Overheden, zoals de burgemeester als bestuursorgaan, moeten bij plannen voor de omgeving omwonenden betrekken; dus participeren in de plannen en niet alleen eenzijdig informeren over de uitvoering van de plannen. Zo moet in de definitieve plannen staan wie de overheid bij de plannen heeft betrokken en welke uitkomsten er zijn. En hoe het participatiebeleid is ingevuld. De overheid, zoals de burgemeester, weegt alle bijdragen en neemt uiteindelijk de beslissing over een plan.

<u>Blauwe Reiger</u>

In het gebied waar de crisisnoodopvang is gepland komt de blauwe reiger voor. Die nestelt in het zgn. Reigerbosje aldaar. De blauwe reiger is een beschermde inheemse vogelsoort. Net als alle andere vogels die van nature in het wild in Nederland voorkomen, zijn blauwe reigers beschermd op grond van de Europese Vogelrichtlijn.

De bescherming van de blauwe reiger wordt in Nederland geregeld door de Omgevingswet. Bij verharding van het terrein en het opbouwen van een groot tentenkamp met alle voorzieningen zullen deze blauwe en mogelijk ook andere reigers gestoord worden.
Het Burgemeester besluit rept hier niet over.

Wet ruimtelijke ordening
De Wet ruimtelijke ordening regelt hoe de ruimtelijke plannen van o.a. gemeenten tot stand komen, dus ook het bestemmingsplan van de gemeente Schagen voor het gebied waar een crisisnoodopvang staat gepland. Dit is het bestemmingsplan Landelijk Gebied Schagen,[13] waarin het bedoelde gebied een dubbele bestemming heeft: agrarisch en archeologie 3.
Dit sluit het plaatsen van deze (crisis)noodopvang uit en beperkt bovendien de maximale graafdiepte ('beroeren van de grond') tot maximaal 0,4 meter diep. Hier kan men dus geen kabels, leidingen of riolering aanleggen.

Binnen de huidige bestemmingen van het terrein is de geplande crisisnoodopvang in elk geval niet toegestaan. Er is geen ontheffing of gedoogvergunning van de provincie Noord-Holland en het Burgermeester besluit is strijdig met het vigerende bestemmingsplan.

Wet natuurbescherming
Alle vogels die van nature in het wild in Nederland voorkomen zijn beschermd op grond van de Europese Vogelrichtlijn, dus ook de vogels die voorkomen in Schagen Oost. De bescherming van alle inheemse vogels en andere beschermde dier- en plantensoorten is in Nederland geregeld in de Wet natuurbescherming. Deze wet bevat regels voor de bescherming van in het wild levende dier- en plantensoorten en de belangrijkste natuurgebieden in Nederland. Daarnaast bevat de wet onder meer bepalingen over de jacht en over houtopstanden.
De Wet natuurbescherming bevat een algemene zorgplicht. Die vereist dat eenieder voldoende zorg in acht neemt voor in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving. Deze wet verbiedt, onder andere, het:

- opzettelijk doden of vangen van vogels;
- opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, rustplaatsen en eieren van vogels, of het wegnemen van nesten;
- opzettelijk storen van vogels.

Er is blijkbaar geen onderzoek gedaan naar beschermde weidevogels en plantensoorten.
De Wet natuurbescherming zal worden geïntegreerd in de Omgevingswet.

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is de basis voor een groot deel van de vergunningen in het domein van de fysieke leefomgeving. De Wabo maakt het mogelijk om, binnen een project, met één omgevingsvergunning verschillende activiteiten (bouw, aanleg, oprichten, gebruik) uit te voeren.
Deze vergunning is niet aanwezig voor de geplande crisisnoodopvang Schagen Oost, evenmin als de nodige ontheffingen.

Provinciale verordening
Het gebied voor de geplande crisisnoodopvang in Schagen Oost is door de provincie aangewezen als 'Bijzonder Provinciaal Landschap'(BPL). Dit zijn landschappen waarop de

[13] Raad van State, Uitspraak 201406077/1/R1, d.d. 29 juni 2015.

provincie en de gemeente extra zuinig zijn vanwege de bijzondere eigenschappen en waarden van dit landschap voor mens en dier.
Het BPL is een beschermingsregime binnen de Omgevingsverordening NH2020 bedoeld om de meest waardevolle landschappen in Noord-Holland te beschermen. Per landschap is aangegeven welke ecologische, landschappelijke, cultuurhistorische of aardkundige waarden aanwezig zijn. Dit worden de 'kernkwaliteiten' van het landschap genoemd.
Voorbeelden hiervan zijn het leefgebied voor weidevogels, waterlopen en verkavelingsvormen in oude polders, de openheid en de vergezichten in het landschap of een bijzondere opbouw van de ondergrond. De kernkwaliteiten mogen niet worden aangetast.
Vergunningen en ontheffingen zijn voor crisisnoodopvang wel nodig maar zijn niet verstrekt voor het verharden van het terrein en voor de bouw van tenten, inclusief infrastructuur voor water, stroom, riolering etc.

Subconclusies

- Het Burgemeester besluit wijst, zonder argumentatie, de voorgenomen bouwplaats aan in Schagen Oost, waarbij de bepalingen van het bestemmingsplan Landelijk gebied Schagen en de Omgevingsverordening NH2020 enz. worden overtreden door het terrein te verharden en hier te bouwen en exploiteren, inclusief de hiervoor noodzakelijke voorbereidingswerkzaamheden voor nutsvoorzieningen etc.
- Het ligt in de rede dat niet alleen bovengenoemde regels zullen worden overtreden indien er in het gebied bij Schagen Oost bouwactiviteiten plaats zullen gaan vinden voor een crisisnoodopvang.
- Er zijn geen vergunningen of ontheffingen aanwezig die de verboden handelingen legitimeren.

3.7. Onherstelbare schade in het aangewezen gebied.

De nu geplande crisisnoodopvang en noodopvang zullen onherstelbare schade aanrichten in dit landschap. Denk bijvoorbeeld aan de aanleg van infrastructuur van wegen, stroomvoorzieningen met grote generatoren en aanleg riolering en/of septic tanks.

Archeologisch

Het gebied heeft ook een archeologische functie. Door graafwerkzaamheden kan een vindplaats sterk verstoord worden. Het plaatsen van funderingspalen en leidingen kan toekomstig onderzoek van de vindplaats lastig maken.
Een ander gevolg van bouwwerkzaamheden kan zijn dat er stoffen in de grond terechtkomen die de archeologische resten aantasten. Een overzicht van de mogelijke gevolgen van bebouwing op archeologische vindplaatsen is te vinden in de publicatie de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed.[14]

Milieu en voorzorgsbeginsel

Het is evident dat er milieuschade zal optreden indien er een tentenkamp voor 250 personen wordt gebouwd en de grond verhard wordt in een beschermd gebied; gedeeltelijk zal deze milieuschade onomkeerbaar zijn. Vervuiling van water, lucht en bodem zijn voorspelbaar, daarom is toepassing van het voorzorgsbeginsel hier op zijn plaats.
Het voorzorgsbeginsel is het beginsel dat inhoudt dat overheden maatregelen nemen wanneer er gegronde redenen zijn om aan te nemen dat activiteiten negatieve gevolgen kunnen hebben voor het milieu.

[14] Huisman e.a., *De invloed van bouwwerkzaamheden op archeologische vindplaatsen,* Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, Amersfoort, 2011.

Het voorzorgsbeginsel heeft primair tot doel om een handvat te bieden in situaties waarin er (nog) onzekerheid is over de milieueffecten, maar waarin het gewenst is om in een zo vroeg mogelijk stadium preventief in te grijpen om onacceptabele milieueffecten of zelfs onherstelbare schade te voorkomen.

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 zal het voorzorgsbeginsel voor het eerst gecodificeerd worden in de nationale rechtsorde, waardoor de rol van het voorzorgsbeginsel naar alle verwachting de komende jaren nog meer zal toenemen in het brede omgevingsrecht.

Bij het nemen van besluiten in het (omgevings)recht kan op dit moment het voorzorgsbeginsel als 'bestuurlijk' beginsel al worden toegepast. Het voorzorgsbeginsel vormt geen belemmering voor autoriteiten, maar het vormt daarentegen wel een rechtvaardiging voor het nemen van bepaalde keuzes.[15] Het Burgemeester besluit rept niet over het voorzorgsbeginsel.

Subconclusies

- Het Burgemeester besluit geeft aanleiding tot het veroorzaken van onherstelbare schade aan het milieu, maar ook aan negatieve economische aspecten.
- In het Burgemeester besluit is geen sprake van het voorzorgsbeginsel, waardoor onherstelbare schade kan optreden.

4. Samenvatting bezwaren

A. Omdat het Burgemeester besluit een besluit is in de zin van artikel 1:3 Awb staan er voor belanghebbenden omwoners van de geplande crisisnoodopvang alle rechtsmiddelen open, zoals bezwaar/beroep en voorlopige voorziening, ondanks het ontbreken van de rechtsmiddelenclausule in het besluit.
B. In Schagen is/was geen sprake van buitengewone omstandigheden die de inzet van het Burgemeester besluit rechtvaardigen.
C. Het is duidelijk dat er in Schagen of landelijk geen sprake is/was van een crisis of noodtoestand.
D. Artikel 172 Gemeentewet en artikel 5 Wet veiligheidsregio's worden hier gebruikt voor een ander doel dan waarvoor ze zijn bedoeld. Dit '*détournement de pouvoir*' ex artikel 3.3 Awb is verboden.
E. Er is in Schagen of landelijk geen sprake van een crisis of noodtoestand, daarom kan er ook geen sprake zijn van crisisnoodopvang in Schagen.
F. In Schagen of landelijk werd geen ernstige ramp of crisis voorzien dus bestond er ook geen bevoegdheid tot het nemen van het Burgemeester besluit.
G. Er wordt nu een beschermd en kwetsbaar gebied aangewezen om asielzoekers op te vangen.
H. Er is geen onderzoek gedaan naar alternatieve bouwplaatsen voor de deze opvang.
I. Een grote kans op kapitaalvernietiging is aanwezig, omdat het aanleggen van dure wegen en alle nutsvoorzieningen niet mag volgens wettelijke regels.
J. Het Burgemeester besluit wijst, zonder argumentatie, de voorgenomen bouwplaats aan in Schagen Oost, waarbij de bepalingen van het bestemmingsplan Landelijk gebied Schagen en de Omgevingsverordening NH2020 enz. worden overtreden door het terrein te verharden en hier te bouwen, inclusief de hiervoor noodzakelijke voorbereidingswerkzaamheden voor nutsvoorzieningen etc.

[15] Smits, P.M., Een steeds bredere toepassing van het voorzorgsbeginsel in het omgevingsrecht, in: *Tijdschrift voor bouwrecht* 2023/42, nr. 4, april 2023, pp. 317-327.

K. Het ligt in de rede dat niet alleen bovengenoemde regels zullen worden overtreden indien er in het gebied bij Schagen Oost bouwactiviteiten plaats zullen gaan vinden voor een crisisnoodopvang.
L. Er zijn geen vergunningen of ontheffingen aanwezig die de verboden handelingen legitimeren.
M. Het Burgemeester besluit geeft aanleiding tot het veroorzaken van onherstelbare schade aan het milieu, maar ook aan negatieve economische aspecten.
N. In het Burgemeester besluit is geen sprake van het voorzorgsbeginsel, waardoor onherstelbare schade kan optreden.

5. Ten slotte

- De bewoners willen hun bezwaren graag uitleggen in een hoorzitting;
- De bewoners willen een vergoeding van de kosten die voor deze bezwaarprocedure moeten worden gemaakt;
- Primair vragen de bewoners om intrekking, schorsing, vernietiging of nietigverklaring van het Burgemeester besluit.
- Secundair vragen de bewoners om het Burgemeester besluit niet uit te voeren, totdat er over dit bezwaar is beslist en er verder geen rechtsmiddelen meer openstaan tegen het besluit, zoals een (hoger) beroep en/of voorlopige voorziening.

Ter informatie, meerdere belanghebbende bewoners kunnen en/of zullen zich in deze bezwaarschiftprocedure voegen of dienen zelfstandig een bezwaarschrift in.

Onder voorbehoud van alle rechten en weren verblijven wij hoogachtend,

Namens de belanghebbende omwonenden van de voorgenomen crisisnoodopvang Schagen Oost

[redacted]

Bijlagen:

1. Burgemeester besluit d.d. 30 oktober 2023

Bijlage 1

Burgemeester besluit

Datum 30 oktober 2023
[redacted] [redacted]
Team Veiligheid
Onderwerp Crisisnoodopvang Schagen oost

Burgemeester besluit

De burgemeester besluit:

Op grond van artikel 172 Gemeentewet en artikel 5 wet op de Veiligheidsregio's:
Het terrein gelegen aan de Priggeweg te Schagen hierna te noemen Schagen Oost beschikbaar te stellen als crisisnoodopvanglocatie voor de opvang van 250 asielzoekers.

Samenvatting
Sinds 2022 is de situatie in Ter Apel schrijdend. Er zijn te weinig opvangplekken voor de instroom die op dit moment plaats vindt. Er slapen momenteel geen mensen buiten, maar de capaciteit in Ter Apel is schaars. Met het sluiten van de CNO in Petten medio 1 april 2024 zal het probleem in Ter Apel toenemen. Het verzoek van het COA is dan ook om een alternatieve opvanglocatie in te richten voor 250 asielzoekers voor de duur van minimaal 1 jaar.

Achtergrond

Verzoek Crisisnoodopvanglocatie

Sinds 2022 werd aan de veiligheidsregio's gevraagd om per Veiligheidsregio 225 crisisopvangplekken te realiseren. Binnen de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord werd dit opgepakt door Schagen, Heiloo, Alkmaar en Bergen.

Boven op deze al afgesproken CNO-plekken is de veiligheidsregio's medio augustus 2022 gevraagd nog 225 opvangplekken te realiseren. Vanuit de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord is Schagen verzocht om een locatie beschikbaar te stellen. Wij hebben een CNO in Petten geopend met een einddatum tot 1 april 2024. Op dit moment hebben wij in de regio Noord Holland Noord een opvang locatie in Petten voor 225 en in Avenhorn met 200 beschikbare plekken.

De situatie in Ter Apel is op dit moment nog steeds schrijnend. Er slapen op dit moment geen mensen buiten, maar het aantal bedden is te kort in verhouding met het aantal mensen dat er verblijft. Door het voorgenomen besluit tot sluiten van de CNO Petten is de capaciteit vraag op dit moment niet afgenomen. De verwachting is dat de problematiek bij het COA ook in 2024 nog langere tijd aanhoudt.
Het COA heeft de gemeente verzocht te faciliteren aan een crisisnoodopvang.

Crisisnoodopvanglocatie Schagen Oost
Het terrein ter grootte van 3 hectare gelegen aan de Priggeweg te Schagen zal beschikbaar worden

gesteld aan het COA voor crisisnoodopvang voor de duur van minimaal 1 jaar. De locatie moet ruimte bieden voor 250 opvang plekken. Op dit terrein zal de Veiligheidsregio Noord Holland Noord verharding aanbrengen en daarop de tenten die nu in Avenhorn staan plaatsen. Ten doel gesteld is de locatie 1 januari 2024 gereed te hebben. De exploitatie van de locatie zal geheel verzorgd worden door het COA.
Met het COA moet nog een huurprijs voor het ter beschikking stellen van de grond nader worden overeengekomen.

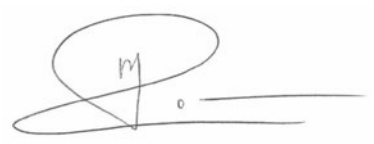
Informeren omwonenden
Alle inwoners in de direct aangrenzende straten van de locatie Schagen Oost ontvangen op 31 oktober 2023 a.s. een eerste informatiebrief. In deze brief wordt aangegeven dat de locatie Schagen Oost ter beschikking wordt gesteld voor Crisisnoodopvang. Ook worden deze inwoners uitgenodigd voor een inloopavond op 6 november 2023 a.s.

De gemeenteraad zal op 30 oktober geïnformeerd tijdens het seniorenconvent.

Kosten
Vanaf het moment dat het COA de locatie in gebruik heeft zullen alle kosten worden voldaan door het COA. In de voorbereiding kunnen de kosten die de gemeente/ Veiligheidsregio maken doorberekend worden naar het COA.

burgemeester van de gemeente Schagen

Mevrouw M.J.P. van Kampen-Nouwen



From: [redacted]
Sent: Sunday, 7 January 2024 13:29
To: raadsgriffie@alkmaar.nl ; ruimte@noord-holland.nl
Cc: alkmaar@sp.nl
Subject: Stompetoren-West

L.S.

Het liefst wil ik dat er niet wordt gebouwd, maar dat de grond wordt gebruikt voor de natuur en ook voor het opnemen van water. Bijvoorbeeld door het planten van bomen en ander groen.
Kijk maar naar de wateroverlast die er meer en meer komt, ook omdat er veel gebouwd wordt en mensen hun tuinen vaak grotendeels bestraten.
Mocht er toch besloten worden dat er wordt gebouwd, dan pleit ik echt met heel mijn hart voor betaalbare huurwoningen en koopwoningen. In het nieuwbouwproject rond het dorpsgebouw [nu brasserie de Buurt] was ook beloofd om betaalbare huurwoningen te bouwen, dit is echter niet gebeurt. Er is echt een tekort aan woningen voor starters die echt betaalbaar zijn en huurwoningen voor diegenen die niet in staat zijn om een ‘ narmale’ huurwoning te betalen. Ook wil ik graag benadrukken dat ik enct niet pleit voor torenhoge flats, maar laagbouw.
Dat de gemeente alleen dure koopwoningen wil bouwen vindt ik echt niet kunnen.

Van: [redacted] <[redacted]>
Verzonden: maandag 8 januari 2024 15:24
Aan: Esther Rommel <esther.rommel@noord-holland.nl>; Rosan Kocken <rosan.kocken@noord-holland.nl>; Commissaris van de Koning Noord-Holland <cvdK@noord-holland.nl>; Jelle Beemsterboer <jelle.beemsterboer@noord-holland.nl>; Jeroen Olthof <jeroen.olthof@noord-holland.nl>; Commissie Ruimte <Commissieruimte@Noord-Holland.nl>
Onderwerp: Woningbouw Stompetoren-West in de Gemeente Alkmaar: verontrustend

Geachte leden van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

Bijgaand zend ik u mijn reactie/mijn ongerustheid over woningbouw in Stompetoren-West, in Bijzonder Provinciaal Landschap. Tevens uit ik mijn zorg over de leefbaarheid van andere kleine kernen die onder druk staat, ook andere kleine kernen in de Schermer (sinds een aantal jaren is de Schermer onderdeel van de Gemeente Alkmaar).
Ik hoop (mede met dit schrijven) dat u de status BPL voor droogmakerij de Schermer in stand wlt houden.

Groet,

[redacted]
Stompetoren
[redacted]

Aan de leden van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland.
t.a.v. mevr. E. Rommel (esther.rommel@noord-holland.nl), mevr. R. Kocken (rosan.kocken@noord-holland.nl), de heren A. van Dijk (cvdK@noord-holland.nl), J. Beemsterboer (jelle.beemsterboer@noord-holland.nl) en J. Olthof (jeroen.olthof@noord-holland.nl)

Afschrift aan: Staten- en commissieadviseur [redacted] commissieruimte@noord-holland.nl met het verzoek de brief te verspreiden onder de leden van de commissie Ruimte.

Postbus 3007
2011 DA HAARLEM

Datum: 7 januari 2024

Onderwerp:
Woningbouw Stompetoren-West in de gemeente Alkmaar

Geachte leden van Gedeputeerde Staten,

Vanaf de totstandkoming van de Provinciale Omgevingsverordening 2020 heb ik via brieven en e-mails regelmatig contact gehad met de voormalige gedeputeerde Loggen over het woningbouwplan Stompetoren-West in de gemeente Alkmaar. In de bijlage treft u de laatste briefwisseling aan (brief d.d. 7 juli 2022).

Gedeputeerde Loggen heb ik toen complimenten gegeven voor het beschermen van de gave droogmakerij de Schermer met de aanwijzing als Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL).
Ik heb tevens aangegeven waarom er geen enkele noodzaak is om in een dorp van circa 600 woningen, ruim 500 woningen bij te bouwen op 28 ha agrarische grond, buitenstedelijk in BPL.

In het Noordhollands Dagblad, regio Alkmaar, van 5 september 2023 vestigt de gemeente Alkmaar de hoop op uw nieuwe college van Gedeputeerde Staten voor nieuwbouw in Stompetoren-West.
In het Noordhollands Dagblad, regio Alkmaar, van 19 oktober 2023 ruikt de gemeente Alkmaar ook nog kans om te bouwen in de Schermer door op ca. 69 ha agrarische grond aan de westkant in de Schermer de Wet voorkeursrecht gemeenten te leggen. In de raadsvergadering van 18 december 2023 van de Gemeente Alkmaar is het voorkeursrecht door de raad bekrachtigd.
Uitgaande van ca. 20 woningen per ha betekent dit ook nog eens ruim 1300 woningen in Bijzonder Provinciaal Landschap.

Bijna 2000 woningen in BPL en wat blijft er over van de waarde van het landschap? Volgens het Noordhollands Dagblad gaat u in overleg met de gemeente Alkmaar. De gemeente zal druk op u leggen om de status van BPL voor de Schermer te schrappen.
Ik hoop in mijn brief van 7 juli 2022 voldoende onderbouwd te hebben om dit niet te doen.

Ook drie natuurorganisaties vragen via een brief van 9 november 2023 van Natuurmonumenten aandacht voor bescherming van BPL en daarmee de meest waardevolle landschappen in Noord-Holland. Deze brief staat op de agenda van de provinciale Commissie Ruimte op 15 januari 2024.
De natuurorganisaties geven aan dat al met de bestaande plannen voor de komende Woondealperiode (2023-2030) ruim voldoende woningbouwplannen binnenstedelijk beschikbaar

zijn. Het is goed mogelijk om de bouw van nieuwe woningen te combineren met het behoud van het landelijk gebied, en het BPL te ontzien.

De locatie Stompetoren-West is niet opgenomen in het Regionaal Woonakkoord van de regio Alkmaar. Naast de argumenten in mijn brief van 7 juli 2022 om BPL te beschermen komt er als extra punt nog bij de uitvoering van woningbouwlocaties zoals in de Woondeal Noord-Holland Noord zijn (2023-2030) opgenomen.

Zoals u bekend is heeft de gemeente Alkmaar naast het Regionaal Woonakkoord ook de Woondeal regio Noord-Holland Noord getekend. In deze Woondeal zijn door de gemeente afspraken gemaakt om voor eind 2030 7.950 woningen te bouwen op zgn. versnellingslocaties (tabel 3 Woondeal NHN). Dit aantal maakt onderdeel uit van de in totaal 40.000 te bouwen woningen in Noord-Holland Noord t/m 2030. Locaties in BPL, zoals Stompetoren-West, maken hier geen onderdeel van uit en zijn dus ook niet nodig.

In het Noordhollands Dagblad, regio Alkmaar, van 16 november 2023 staat een artikel dat het college van de gemeente Alkmaar een pas op de plaats maakt als het gaat om woningbouw. Worden nu de Woondeal afspraken gebroken? Het is een grote opgave om de Woondealafspraken te realiseren t/m 2030 en met extra locaties in het BPL zal de druk op het realiseren van de Woondealafspraken alleen maar toenemen.
Leg de focus op de Woondealafspraken, wijs de gemeente Alkmaar daar op en zet daar gezamenlijk op in. Het is bekend dat de ambtelijke capaciteit onder druk staat en uit de stukken van de provinciale commissie Ruimte komt naar voren dat mogelijke middelen bij de provincie vrij komen om hier iets aan te doen. De procedures om in BPL te gaan bouwen en hier ook een uitwerking aan te geven zullen ten koste gaan van het realiseren van de Woondealafspraken. De druk wordt alleen maar groter en minder huizen worden gebouwd.

Het realiseren van de locaties in de Woondeal Noord-Holland Noord is een grote klus. Uit diverse krantenberichten is naar voren gekomen dat de gemeente Alkmaar nu al moeite heeft de locaties uit de Woondeal te realiseren. Focus verleggen naar BPL gebieden is geen oplossing.

Dat er veel moeite is om de locaties in de Woondeal uit te werken en te realiseren blijkt wel uit de eerdergenoemde tabel 3 uit de Woondeal. Het gaat daarbij om zgn. "kritische succesfactoren" oftewel randvoorwaarden die opgelost moeten worden om deze woningbouw te realiseren.
Bijna alle genoemde randvoorwaarden zijn van toepassing op de te realiseren locaties in de gemeente Alkmaar. Het aspect tekort personeel/capaciteit maakt hier nog geen eens onderdeel van uit. Kortom de gemeente heeft een enorme opgave voor de Woondealafspraken en nu kansarme locaties in BPL hier aan toevoegen zal de woningnood niet oplossen.

De te bouwen woningen in BPL maken overigens een zeer gering deel uit van het totaal aantal te bouwen woningen tot en met 2030. Dus nogmaals: is het juist niet zinvol om de gemeente Alkmaar te wijzen op de Woondeal en het versnellen van de opgenomen woningbouwlocaties.

U als provincie maar ook de gemeente zal ongetwijfeld wijzen op de leefbaarheid in kleine kernen en de noodzaak tot bouwen. Zoals eerder opgemerkt ben ik in mijn brief van 7 juli 2022 uitgebreid ingegaan waarom dit argument geen 500 woningen rechtvaardigt in een dorp van 600 woningen.
De afgelopen jaren zijn in Stompetoren al honderden woningen gerealiseerd en nog niet zo lang geleden het dorpshart met veel woningbouw. Kortom heel veel "straatjes erbij", zoals het

Economisch Instituut voor de Bouw voorstelt. Nergens is aangetoond of vastgelegd dat de leefbaarheid in Stompetoren onder druk staat.

Er zijn juist andere kleine kernen in de omgeving en regio Alkmaar waar de leefbaarheid wel onder druk staat, zoals de andere kleine kernen in de Schermer.
In Zuidschermer is jaren geleden wel een plan ontwikkeld en konden jongeren blijven wonen en deel uitmaken van het verenigingsleven. Kleine plannetjes in (kleine) kernen, voor de juiste doelgroepen en kijken naar de binnenstedelijke mogelijkheden is de vraag van de inwoners en de oplossing voor de leefbaarheid in alle kernen. Inmiddels is de basisschool in Zuidschermer gesloten en in Grootschermer dreigt de school ook te sluiten. Honderden woningen in Stompetoren-West zal de leefbaarheid en het voorzieningenniveau in die andere kernen in de Schermer en omgeving nog meer verschralen.

Ik hoop u als nieuw college en medeverantwoordelijk voor de woningbouw en leefbaarheid in kleine kernen voldoende te hebben overtuigt om vast te houden aan de status van BPL voor de droogmakerij de Schermer. Hopende op een positieve reactie.

Met vriendelijke groet,
Mede namens verontruste inwoners van Stompetoren,

[redacted]
Tel. [redacted]

Bijlage:
1. Brief 7 juli 2022 aan voormalig gedeputeerde Loggen

Bijlage 1

Aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
T.a.v. Gedeputeerde C. Loggen
Postbus 3007
2011 DA HAARLEM

Datum: 7 juli 2022

Onderwerp:
Woningbouw Stompetoren-West

Geachte heer Loggen,

Ik hoop dat alles goed met u gaat.

Mijn naam is [redacted] woonachtig in Stompetoren en vanaf de totstandkoming van de Provinciale Omgevingsverordening 2020, hebben wij regelmatig contact met elkaar gehad (per brief en e-mail) over het woningbouwplan Stompetoren-West.
Het provinciebestuur heeft de fraaie droogmakerij De Schermer vanwege zijn kernkwaliteiten aangewezen als Bijzonder Provinciaal Landschap. Daar ben ik u en de provincie nog immer dankbaar voor, eveneens met complimenten voor deze beslissing vanwege het beschermen van de bijzondere landschappen, waaronder de polder de Schermer.
Eveneens heb ik in de eerdere correspondentie aan u mijn vraagtekens gezet bij de noodzaak om in een dorp van ca. 600 woningen ruim 500 woningen (28 ha) buitenstedelijk bij te bouwen. Ik heb ook gezien dat u in de concept Omgevingsverordening 2022 vasthoudt aan dit beschermingsregime voor dit gebied.

Coalitieakkoord gemeente Alkmaar (bijlage 1)
Afgelopen week heeft de nieuwe coalitie in de gemeente Alkmaar het coalitieakkoord 2022-2026 gepresenteerd. In dit akkoord staat de volgende passage:

Wij maken een aanvang met het realiseren van de 1e fase woningbouw in Stompetoren-West in deze periode. Deze woningbouw zal geleidelijk plaats vinden voor de versterking van de leefbaarheid en vitaliteit van het dorp. Daarvoor zullen wij een bestemmingsplanwijziging naar wonen in 2022 vaststellen.

De afgelopen jaren zijn in Stompetoren-Oost, Stompetoren-Noord, aan de Menningweerweg en in en rond het dorpshart van Stompetoren honderden woningen gebouwd. Veel van het open gebied aan de rand van de kern heeft plaats gemaakt voor woningbouw. Terecht dat u het fraaie open gebied verder wilt beschermen. Een onderzoek naar binnenstedelijke mogelijkheden om eventueel aan de vraag van woningen in Stompetoren te voldoen heeft niet plaatsgevonden en er is naar mijn mening ook geen behoefte aan een toevoeging van ruim 500 woningen voor de leefbaarheid en vitaliteit van het dorp. Wel is er behoefte aan kleinere aantallen, doch die zijn binnenstedelijk realiseerbaar.

De afgelopen jaren heeft de gemeente Alkmaar op diverse manieren geprobeerd Stompetoren-West van de grond te krijgen. Via Kamervragen en via het Provinciaal Masterplan Wonen.

Kamervragen (bijlage 2)
Op 3 juni 2021 is de voormalig minister van Binnenlandse Zaken op vragen van lid Koerhuis ingegaan op de ontwikkeling van Stompetoren-West. De minister stelt heel duidelijk in haar beantwoording dat de provincie ten aanzien van de ontwikkeling van Stompetoren-West in de Schermer, zeker de afgelopen 2 jaar, duidelijk een signaal heeft afgegeven dat woningbouw in Stompetoren niet wenselijk wordt geacht en geen grote kans van slagen heeft, ook omdat de locatie niet langer past in de verstedelijkingsstrategie van de provincie. In de beantwoording is ook duidelijk aangegeven dat er voldoende plancapacitelt is om te voorzien in de behoefte.

Masterplan Wonen
Dat er voldoende plancapaciteit is om in de regio te voorzien in de woonbehoefte komt ook heel duidelijk naar voren in uw Masterplan Wonen. Ik heb gezien dat het Masterplan Wonen in de provinciale commissie Ruimte, Wonen en Klimaat van 11 april 2022 aan de orde is gesteld. U geeft duidelijk aan dat u n.a.v. de regionale verdiepingen een beter zicht heeft in de belangrijke woningbouwprojecten en gebiedsontwikkelingen. U zet zich in voor snellere bouw van meer betaalbare woningen in Noord-Holland. U heeft een projectenlijst versnellingsmogelijkheden opgesteld. Tevens geeft u in het Masterplan aan dat u wel voorwaarden verbindt aan het nemen van een actieve rol in gebiedsontwikkeling.
Ik heb begrepen dat één van de voorwaarden is dat de provincie van "binnen naar buiten" werkt, binnenstedelijke locaties hebben de voorkeur, maar locaties buiten, in het landelijk gebied, zijn ook mogelijk mits opgenomen in een Regionaal woonakkoord en niet strijdig met een beschermingsregime. Ik heb begrepen dat Stompetoren-West **niet** is opgenomen in het Regionaal Woonakkoord regio Alkmaar en strijdig is met een beschermingsregime, namelijk Bijzonder Provinciaal Landschap.

Eveneens hebben de VNG en het bedrijfsleven zich onlangs uitgesproken.

VNG
De VNG heeft zich afgelopen week alsvolgt uitgelaten over nieuwbouwplannen. Als reactie op de brancheverenigingWoningbouwersNL zegt ook de VNG *dat er meer dan voldoende nieuwbouwplannen liggen en als er eentje uitvalt, dan is er wel een andere locatie beschikbaar. Buitenstedelijk bouwen is geen oplossing. Dit wordt aangedragen door beleggers en andere marktpartijen, omdat ze in het buitengebied de grond in bezit hebben en daaraan willen verdienen,* zo stelt de VNG in haar reactie op 5 juli j.l..

Bedrijfsleven (bijlage 3)
Op 2 juli 2022 stond in het Noordhollands Dagblad een artikel van vertegenwoordigers van het bedrijfsleven in de Amsterdamse regio en het Economisch Forum Noord-Holland Noord (zie bijlage). In dit artikel gaven ze ook duidelijk aan: *"De groene zone tussen Alkmaar en Amsterdam – Laag Holland geheten – met agrarische bedrijven, natuurgebieden en gave polders blijft gevrijwaard van grootschalige verstedelijking. Dat is een sterk punt in de ruimtelijke planning".*

Gemeente Alkmaar al wijzen op onmogelijkheden?
Toch blijft de gemeente Alkmaar volharden en zich inzetten op de buitenstedelijke ontwikkeling van Stompetoren-West. Er liggen in de regio voldoende mogelijkheden om binnenstedelijk te bouwen of buitenstedelijk in landelijk gebied. Tevens zijn er in Alkmaar binnenstedelijk grote woningbouwlocaties en gebiedsontwikkelingen (Kanaaloever, Station Noord) waar veel capaciteit beschikbaar is. Om tot een versnelling van de woningbouwopgave te komen zou Alkmaar zich naar mijn mening veel meer op deze ontwikkelingen moeten richten.

Is het, gelet op het bovenstaande, al zinvol om de gemeente Alkmaar ten aanzien van het nieuwe coalitieakkoord in deze fase al te wijzen op de onmogelijkheid om Stompetoren-West te ontwikkelen? Of anderszins dit kenbaar te maken aan de Gemeente, afhankelijk van uw zienswijze? Naar mijn mening is het maken van een bestemmingsplan (+ om het dit jaar al vast te stellen) kostbaar (in geld en capaciteit).
Het belang van een versnelling van woningbouw is dacht ik toch een provinciaal belang en om deze reden zou u de gemeente Alkmaar op het beschermingsregime van BPL kunnen wijzen. Waardoor u c.q. de provincie niet hoeft af te wachten tot een bestemmingsplan van de Gemeente Alkmaar wordt gepubliceerd en het indienen van een provinciale zienswijze nodig is.

Veel wijsheid weer toegewenst.

Met vriendelijke groet,



[redacted]

Bijlagen:
1. Coalitieakkoord 2022-2026 gemeente Alkmaar
2. Beantwoording Kamervragen lid Koerhuis
3. Reactie bedrijfsleven Amsterdamse regio en Noord-Holland Noord

Van: [redacted] - Energie Samen NH
<[redacted]@energiesamennoordholland.nl>
Verzonden: woensdag 20 december 2023 15:35

Onderwerp: Brief Energie Samen Noord-Holland betreffende windpark Noorder IJ-plas

Geachte Staten van de provincie Noord-Holland,

Bij deze brengen wij graag in bijlage onze brief aan u onder uw aandacht, waarin onze reactie én een oproep, die gaan over het niet afgeven van de ontwerpverklaring van geen bedenkingen voor het windpark aan de Noorder IJ-plas.

Wij hopen dat eea aanleiding geeft tot nadere gesprekken met ons.

Met vriendelijke groet,

Namens het bestuur, en de energiegemeenschappen van Noord-Holland,

[redacted]@energiesamennoordholland.nl

ENERGIE SAMEN NOORD-HOLLAND

ENERGIE SAMEN NOORD-HOLLAND

Aan: Provinciale Staten van Noord-Holland
CC: Gedeputeerde Staten, ambtelijk apparaat

Afzender: Energie Samen Noord-Holland,
[redacted] (bestuur)
Contact: [redacted]@energiesamennoordholland.nl

Betreft: Betreft: reactie op weigering afgeven ontwerpverklaring van geen bedenkingen

Datum: 20 december 2023

Geacht statenlid van de Provincie Noord-Holland,

Met grote teleurstelling en zelfs verslagenheid hebben wij kennisgenomen dat u op 13 november jongstleden heeft besloten géén verklaring van geen bedenkingen af te geven voor het coöperatieve windpark aan de Noorder IJ-Plas. Het project zou naar mening van de meerderheid der Provinciale Staten 'niet voldoen aan goede ruimtelijke ordening'. Graag vragen we de Staten mede op basis van het coöperatieve karakter van dit project om van deze beslissing terug te komen.

Coöperatieve projecten goed voor energietransitie

In de discussie is het aspect dat hier sprake is van een project dat ontwikkeld is door een samenwerking van coöperatieve organisaties onvoldoende aan bod gekomen. Coöperatieve initiatieven hebben lokaal draagvlak en voldoen aan de hoogste eisen met betrekking tot inpassing in de omgeving en de natuur. De energiegemeenschappen, gebundeld in Wind Ontwikkeling Amsterdam Noord (WOAN), hebben goede ruimtelijke onderbouwing geleverd over de uitvoeringsaspecten archeologie en cultuurhistorie, hinder bedrijvigheid, flora en fauna, waterhuishouding, externe veiligheid, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit en geluid. Precies zoals wettelijk vereist wordt. Bovendien hebben ze een uitgebreid participatief proces doorlopen om mensen in de lokale omgeving zeggenschap in het proces te geven, en via 100% lokaal eigendom ook in de financiën. Iets wat vanuit Klimaatakkoord en Regionale Energie Strategie (RES) in Noord-Holland stevig nagestreefd wordt in beleid van provincie en gemeenten als het gaat om 'streven naar minimaal 50% lokaal eigendom'.

Graag wijzen we u op het feit dat het om een project gaat waaraan zo veel betrokken Amsterdammers zo lang hebben gewerkt, vaak ook vrijwillig. En waar inmiddels honderdduizenden euro's in zijn geïnvesteerd. In het coalitieakkoord schrijft het college van GS: "We merken dat lokale energiecoöperaties kunnen bijdragen aan het draagvlak voor de energietransitie. We zien dat enthousiasme van bewoners vaak vastloopt in bijvoorbeeld de wirwar van procedures en een gebrek aan startkapitaal. We willen dit soort organisaties stimuleren en ondersteunen met kennis en begeleiden bij de zoektocht naar financiële mogelijkheden."
We hebben het coalitieakkoord ervaren als een steun voor de coöperatieve beweging. Het coöperatieve windpark Noorder IJ-Plas is volgens ons bij uitstek een voorbeeld van een bijdrage van de coöperatieve beweging aan de doelstellingen van de provincie.

Negatief effect

Het besluit van Provinciale Staten heeft in onze ogen een enorm negatief effect op de motivatie van burgers om in coöperatie-verband projecten op te pakken. Energie Samen Noord-Holland verenigt ruim 100 energiegemeenschappen met een achterban van duizenden (actieve) leden. Velen onder hen zijn zelf bezig met collectieve opwekprojecten voor wind of zon, of overwegen plannen ervoor. Projecten en plannen die zo ongelooflijk nodig zijn in Noord-Holland, waar we echt alle zeilen bij zullen moeten zetten om klimaatdoelstellingen te behalen van 2030 en verder. Als koepelorganisatie krijgen wij al veel vragen binnen van achterban. Mensen vragen zich af of hun grote inspanningen, veelal vrijwillig, nog enige zin hebben als onze provincie aan het einde van de rit er de stekker uit kan trekken. Ook wanneer de projecten waar zij aan gewerkt hebben passen binnen uw beleid en voldoen aan de door u gestelde kaders. Het is demotiverend en frustrerend, juist nu GS zelf aangeeft te willen voorkomen dat 'enthousiasme van bewoners vaak vastloopt'.

Voorstel tot gesprek

Als koepel willen wij juist de achterban aan energiegemeenschappen stimuleren en motiveren om nog meer projecten ter hand te nemen die de duurzame energietransitie ten goede komen. Wij faciliteren hen ook in de ambities. Wij voelen ons daarin in principe steeds meer gesteund door de Provincie. Graag zouden we met u en met de afzonderlijke fracties in gesprek gaan om juist samen met de provincie de coöperatieve beweging te versterken. Voor ons zijn hierbij cruciaal het realiseren van ten minste 50% lokaal eigendom en lokale participatie bij warmte-, zon- en windprojecten. Voorts ijveren we voor het opzetten van een ontwikkelfonds. Bovenal is de morele steun vanuit de provincie voor de coöperatieve beweging essentieel.

Ten slotte: oproep

Al het hierboven genoemde in aanmerking nemende vragen wij u bij deze met klem om alsnog de verklaring van geen bedenkingen te verstrekken voor het windpark aan de Noorder IJ-Plas, zodat dit tot realisatie kan komen, met 100% lokaal eigendom. En zodat ook de rest van de energiegemeenschappen zich gesteund voelt om met het benodigde draagvlak keihard verder te werken aan de duurzame energietransitie.

Hoogachtend,
Namens de Noord-Hollandse windcoöperaties en de andere energiecoöperaties,

[redacted], namens het bestuur
Energie Samen Noord-Holland, de Noord-Hollandse koepel van energiegemeenschappen

Energie Samen Noord-Holland • Koninginneweg 98 • 1241 CX Kortenhoef
info@energiesamennoordholland.nl • Tel: 06 12 505 498 • Bank: NL94 TRIO 0320 0238 50 • KVK: 82594279

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	14149
Extern Zaak ID	1993303
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 februari 2024
Agendapunt	15.d
Titel	RO: Ontheffingsverzoek voor de bouw van drie woningen aan de Amsteldijk Zuid 105 te Amstelveen (C-agenda Ruimte 12-02-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/RO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**12 februari 2024**

Toelichting

De gemeente Amstelveen heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 ingediend voor de realisatie van drie woningen aan de Amsteldijk Zuid 105 te Amstelveen. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing niet te verlenen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

Mw. J. Dam

BEL/RO

Telefoonnummer 023-514 5123

Jolanda.Dam@noord-holland.nl

Verzenddatum

16 JAN. 2024

Kenmerk

1993303/2035592

Betreft: Ontheffingsverzoek voor de bouw van drie woningen aan de Amsteldijk Zuid 105 te Amstelveen

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u op de hoogte van ons besluit van 16 januari 2024 om de door de gemeente Amstelveen gevraagde ontheffing voor de realisatie van drie woningen aan de Amsteldijk Zuid 105 niet te verlenen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)
- Brief van de gemeente Amstelveen met ontheffingsverzoek
- Brief GS aan de gemeente Amstelveen

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amstelveen
Postbus 4
1180 BA AMSTELVEEN

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
Mw. J. Dam
BEL/RO

Telefoonnummer 023-5145123
Jolanda.dam@noord-holland.nl

Verzenddatum

18 JAN. 2024

Kenmerk
1993303/2035591

Uw kenmerk
Z23--18787

Betreft: Ontheffingsverzoek voor de bouw van drie woningen aan de Amsteldijk Zuid 105 te Amstelveen

Geacht college,

In uw brief van 2 maart 2023 verzoekt u ons op grond van artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 ontheffing te verlenen van artikel 6.9 MRA landelijk gebied van deze verordening. Op basis van deze ontheffing wilt u de bouw van drie woningen aan de Amsteldijk Zuid 105 (hierna ook: het plan) mogelijk maken.

In het geldende bestemmingsplan 'Landelijk Gebied' is aan het perceel de bestemming 'Horeca' en de bestemming 'Wonen' toegekend. De herontwikkeling naar een volledige woonbestemming met drie woningen is in strijd met de planregels, nu ter plaatse van de bestemming Horeca twee woningen zijn voorzien. Het bestemmingsplan kent geen afwijkingsmogelijkheden om de voorgestelde ontwikkeling alsnog mogelijk te maken.

Op het perceel is bebouwing aanwezig van het voormalige café 'De Zwarte Kat' met een losstaande woning. Op het perceel is tevens een verhard parkeerterrein aanwezig. De huidige bebouwing is verouderd en sinds de sluiting van het café in 2017 enigszins verloederd. Nieuwe horecaondernemingen die zich hier voor de lange termijn willen vestigen hebben zich niet aangediend en u stelt dat blijkens extern onderzoek bedrijfseconomisch dit ook niet haalbaar is.

Uw college meent dat met de sloop van de bestaande bebouwing en de bouw van drie woningen (een woning ter vervanging van de bestaande woning en de bouw van twee woningen ter vervanging van de horecagelegenheid) sprake is van een gewenste ruimtelijke invulling van het perceel. U geeft aan dat de uitvoering van het plan onevenredig wordt belemmerd door de instructieregels van de Omgevingsverordening NH2020. U meent in aanmerking te komen voor een ontheffing omdat sprake is van een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit doordat de verouderde bebouwing wordt gesloopt en het terrein wordt gesaneerd. Hiervoor in de plaats worden drie burgerwoningen gerealiseerd, waarvan een woning al planologisch is toegestaan.

Wij hebben besloten om de door u gevraagde ontheffing niet te verlenen. Hieronder lichten we ons besluit toe.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 1
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Beoordelingskader

Op grond van artikel 4.1a van de Wet ruimtelijk ordening en artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 kunnen wij ontheffing verlenen van artikel 6.9 MRA landelijk gebied voor zover de verwezenlijking van het gemeentelijke ruimtelijke beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding met de door de Omgevingsverordening en -regeling te dienen provinciale belangen. De wetsgeschiedenis en jurisprudentie zijn zeer strikt in de toepassingsmogelijkheden van deze ontheffingsbevoegdheid. Uitgangspunt is onverkorte toepassing van de Omgevingsverordening en -regeling NH2020. Het moet om een uitzonderlijke situatie gaan, zodat de toepassing van deze ontheffingsbevoegdheid een incidenteel karakter heeft.

Beoordeling inhoudelijke aspecten

De planlocatie ligt in het woonlint van de Amsteldijk Zuid te Amstelveen. In de Omgevingsverordening NH2020 ligt de locatie binnen de werkingsgebieden MRA landelijk gebied en het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) Amstelscheg. Provinciale Staten hebben er bewust voor gekozen om de lintbebouwing onderdeel te laten uitmaken van deze werkingsgebieden. Deze keuze staat wat ons betreft niet ter discussie, ook niet voor de betrokken locatie.

<u>MRA landelijk gebied</u>
De instructieregels van artikel 6.9 van de Omgevingsverordening NH2020 (MRA Landelijk Gebied) geven aan dat een ruimtelijk plan niet mag voorzien in een kleinschalige woningbouwontwikkeling. Dit om verdere verstedelijking van het landelijk gebied te voorkomen Hierop is in het tweede lid van artikel 6.9 een uitzondering geformuleerd voor een hier aan de orde zijnde functiewijziging van een stedelijke functie naar wonen in de vorm van maximaal twee burgerwoningen. Het onderhavig plan past echter niet binnen de in dit artikellid gestelde vereisten. Op deze locatie is het niet mogelijk om meer dan 1.500m2 aan grondoppervlak aan bestaande bedrijfsbebouwing te slopen in geval van twee burgerwoningen. Tevens is het de vraag of de nieuwe woningen de ontwikkelingsmogelijkheden van de omringende agrarische bedrijven niet beperken.
U meent in aanmerking te komen voor een ontheffing omdat er sprake zou zijn van bijzondere omstandigheden die het gemeentelijk beleid onevenredig belemmeren.

Leegstaande bedrijfsfuncties langs de Amstel leiden volgens u tot verrommeling van het landschap en om dit vraagstuk op te lossen zijn nieuwe ontwikkelingen nodig
In de Structuurvisie Amstelveen 2025+ heeft u dit vraagstuk geadresseerd. Daarin is benoemd dat het scheppen van landelijke woonmilieus, waarbij wordt gedacht aan de ontwikkeling van buitenplaatsen en landschappelijk wonen, van belang zijn voor het versterken van de concurrentiepositie van de metropoolregio Amsterdam. Met dit type ontwikkeling is het mogelijk zowel de landschappelijke kwaliteit van het gebied te behouden en te versterken en specifieke woonmilieus te ontwikkelen. Een andere mogelijkheid is de ontwikkeling van landschappelijk wonen, bijvoorbeeld door toepassing van de 'ruimte voor ruimte regeling'. Deze ontwikkeling zal

moeten samengaan met de ontwikkeling van natuur en recreatie in dit gebied.

Naar uw mening zijn de mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen, vanwege de ligging in de Rijksbufferzone Amstelland-Vechtstraat en het Nationaal Landschap Groene Hart, beperkt, maar niet onmogelijk. Aan initiatieven die passen in het landschap of juist een versterking van de kwaliteit of het gebruik van het landschap betekenen wil u ruimte geven. Soms is het bieden van ruimte noodzakelijk om het opruimen van storende bebouwing mogelijk te maken.

Door de voorgestane nieuwbouw van drie woningen kan een verrommelde locatie volgens u tot ontwikkeling komen en van een ruimtelijke kwaliteitsimpuls worden voorzien. Zeker gezien het feit dat er voor behoud van de horecafunctie gezien de resultaten van het verrichte haalbaarheidsonderzoek geen ruimte blijkt te zijn.

Het plan draagt naar uw inzicht bij aan de algemene beleidsdoelstelling van de gemeente voor wat betreft de doorstroming op de markt. Het plan raakt het algemene doel van de ontwikkeling van natuur en recreatie niet en voldoet aan het Beeldkwaliteitsplan Amsteldijk van de gemeente.

Wij ontkennen niet dat met het vervangen van de horecagelegenheid en de bestaande vervallen woning een verrommelde locatie aan de Amstel verbetert. Echter is met de realisatie van het plan geen sprake van een ruimte voor ruimte regeling zoals genoemd in de structuurvisie. Wij zien niet in dat met de bouw van twee extra woningen er sprake is van een realisatie van een landelijk woonmilieu ter versterking van concurrentiepositie van de metropoolregio Amsterdam. De woningen dragen evenmin bij aan de doorstroming op de markt.

Wij menen dat met de bouw van drie woningen sprake is van verdere verstedelijking van het landelijk gebied. Met de realisatie van de drie woningen neemt het bebouwd oppervlak toe en wordt het bebouwingslint aan de Amsteldijk Noord uitgebreid. Het bouwplan past niet binnen de instructieregels van artikel 6.9 Omgevingsverordening NH2020 en voldoet ook niet aan het doel van dit artikel.

Dat het provinciale Adviesteam Ruimtelijke Kwaliteit eerder een positieve beoordeling onder voorwaarden heeft afgegeven, geeft voor ons geen aanleiding een ander standpunt in te nemen. Bij de beoordeling is ervan uitgegaan dat er binnen de Provinciale Ruimtelijke Verordening ruimte was voor kleinschalige woningbouwontwikkelingen. Deze ruimte hebben wij met oog op het voorkomen van verdere verstedelijking van het landelijk gebied beperkt met de vaststelling van de Omgevingsverordening NH2020.

In uw verzoek om ontheffing zien wij derhalve geen bijzondere omstandigheden vermeld waardoor het gemeentelijk beleid onevenredig wordt belemmerd in verhouding met de door de Omgevingsverordening en -regeling te dienen provinciale belangen.

Wij zien dan ook geen reden om af te wijken van onverkorte toepassing van de OVNH2020.

Het is voor ons voorstelbaar dat we aan de hand van een onderbouwd verzoek van uw gemeente beoordelen of wij wel mee kunnen werken

aan de herbouw van de bestaande burgerwoning en de vervanging van de horecagelegenheid door een burgerwoning.

Conclusie

Gelet op al het voorgaande besluiten wij om de door u gevraagde ontheffing van het artikel 6.9 van de OVNH2020 niet te verlenen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Rechtsbescherming

Als u belanghebbende bent kunt u binnen zes weken na bekendmaking van dit besluit beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, postbus 20019, 2500 EA Den Haag. Zie voor meer informatie: https://www.raadvanstate.nl/bestuursrechtspraak/

Gemeente Amstelveen

Stedelijke Ontwikkeling

Uw contact N. Cuperus
T (020) 540 49 11
F (020) 540 45 59
gemeente@amstelveen.nl /
n.cuperus@amstelveen.nl

Postbus 4, 1180 BA Amstelveen
Vermeld bij reactie ons kenmerk en datum van deze brief

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Directie Beleid
Sector Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

INGEKOMEN - 2 MAART 2023

Datum 1 maart 2023
Ons kenmerk Z23-018787

Betreft Verzoek ontheffing Omgevingsverordening, woningbouw Amsteldijk Zuid 105.

Geacht college,

Al enige tijd is er een plan voor de herontwikkeling van de locatie Amsteldijk Zuid 105. De gemeente Amstelveen heeft een overeenkomst gesloten met betrekking tot het voeren van een planologische procedure voor het realiseren van drie woningen op de locatie Amsteldijk Zuid 105 te Amstelveen. De drie beoogde woningen komen ter plaatse van een voormalig café. De planlocatie bevindt zich in het buurtschap De Zwarte Kat langs de Amsteldijk. Doordat het perceel Amsteldijk Zuid 105 deel uitmaakt van het werkingsgebied MRA Landelijk Gebied, verzet de Omgevingsverordening NH2020 zich tegen de woningbouwontwikkeling die het college ter plaatse mogelijk wil maken. Gelet hierop is ontheffing van de provinciale verordening noodzakelijk, om het plan doorgang te kunnen laten vinden.

Het college van burgemeester en wethouders doet hierbij een verzoek aan het college van Gedeputeerde Staten om ontheffing te verlenen van de Omgevingsverordening NH2020 (en de opvolgende Omgevingsverordening NH2022/2023) voor de ontwikkeling van drie woningen op de locatie Amsteldijk Zuid 105 (kadastraal percelen X-151 en X-178).

Dit verzoek is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

1. Voorgeschiedenis.
2. Beschrijving van de huidige situatie.
3. Beschrijving van het initiatief/bouwplan.
4. Van toepassing zijnde werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020:
   MRA Landelijk Gebied, Landelijk Gebied en Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL).
5. Ontheffingsmogelijkheid en -voorwaarden.
6. Toetsing aan het ruimtelijke beleid.

1. Voorgeschiedenis

De onderhavige planontwikkeling en ontheffingsaanvraag heeft betrekking op de beoogde drie vrijstaande woningen op het perceel aan de Amsteldijk Zuid 105 te Amstelveen.
Voor deze planlocatie en drie woningen is in 2021 het bestemmingsplan "Amsteldijk Zuid 105" vastgesteld. Dit bestemmingsplan is op 31 augustus 2022 door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) op formele gronden vernietigd ingevolge de grammaticale interpretatie van artikel 24 (bufferzones), eerste lid, onder a van de toen geldende Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). De overige behandelde inhoudelijke beroepsgronden zijn vervolgens wel nadrukkelijk door de ABRvS in het kader van finale geschillenbeslechting beoordeeld en allemaal ongegrond verklaard (Zie in de uitspraak vanaf overweging 4.7 t/m 10). Door de ABRvS is geen uitspraak gedaan over of de planlocatie wel of geen bestaand stedelijk gebied (als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening) betreft.

Het bouwplan van de drie onderhavige woningen is begin 2021 behandeld door Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) van de provincie. In de ontvangen adviesdocumenten (2021) en zienswijze (23-12-2020) heeft de provincie geen bezwaren geuit tegen de drie woningen dan wel het (bouw)plan. De Raad van State leidt uit het overleg en adviezen (de zienswijze en adviesdocumenten) met betrekking tot het bestemmingsplan Amsteldijk Zuid 105 het volgende af: "De provincie heeft onderhavige kleinschalige ontwikkeling, blijkens het overleg en de adviezen, als een plan opgevat dat geen nadelige gevolgen heeft voor het landschap en de zogenoemde Amstelscheg en heeft het bestemmingsplan niet afgekeurd op basis van artikel 24 van de PRV." Echter, de gemeente had gezien de uitspraak van de Raad van State een ontheffing moeten aanvragen ten aanzien van artikel 24 PRV. Inmiddels is de PRV vervangen door de Omgevingsverordening NH2020, en daarmee de bufferzone door in feite drie nieuwe werkingsgebieden.

De gemeente heeft met de eigenaar van het onderhavige perceel (X-151) een overeenkomst gesloten in zake het bouwplan met de drie woningen. Uit de overeenkomst volgt de inspanningsplicht om alsnog een ontheffing bij de provincie aan te vragen.

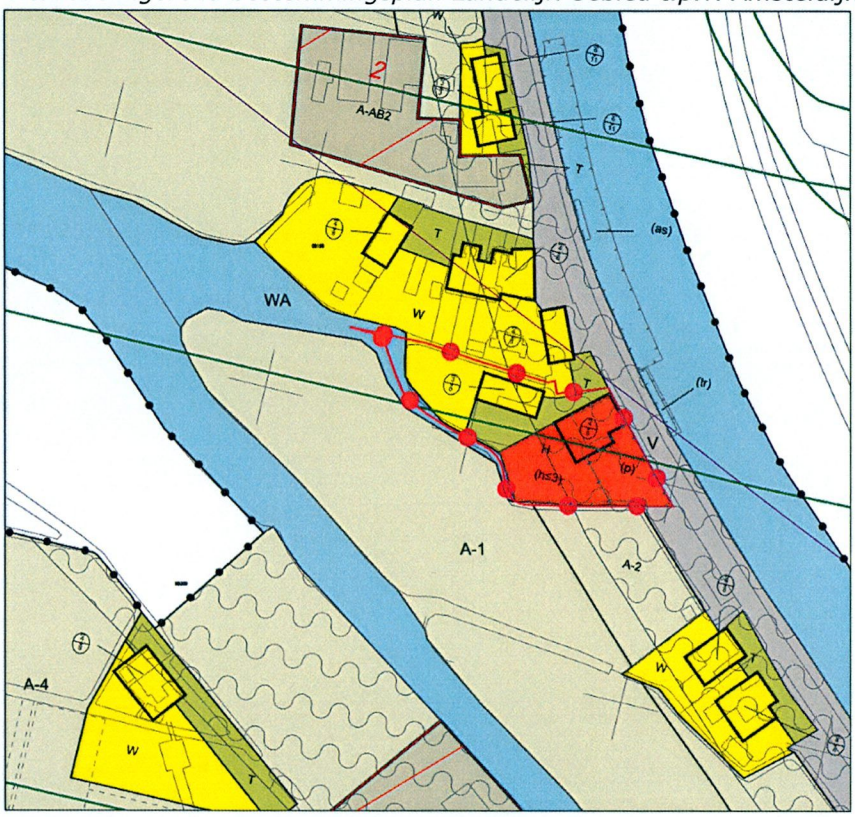
2. Huidige situatie

De onderhavige locatie Amsteldijk Zuid 105 is gelegen in het buurtschap De Zwarte Kat. Ter plaatse geldt het bestemmingsplan "Landelijk Gebied" met onder meer een horecabestemming. De Amsteldijk Zuid is gelegen aan de rivier de Amstel en kent een afwisselend beeld van clusters van aaneensluitende woon- en bedrijfsbebouwing, en doorzichten op achtergelegen gebieden van de Amstelscheg en Bovenlanden. De directe omgeving van de planlocatie kent aan de noordzijde woonbebouwing van het buurtschap, en ten zuiden op circa 25 meter eveneens woonbebouwing, en ten westen een watergang en agrarisch gebied met eveneens woonbebouwing (Ringdijk BP nummer 6).

De onderhavige locatie betreft het perceel op het adres Amsteldijk Zuid 105. Op dit perceel met nr. 151 (sectie X) bevindt zich het gebouw van het voormalige café "De Zwarte Kat" en een naastgelegen woning/woonschuur met vigerende woonbestemming. Aan de voorzijde van het horecagebouw ligt een klein perceel met nr. 178 (sectie X). Dit perceel is (nog) in eigendom van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Beide percelen maken onderdeel uit van het onderhavige plangebied.
De huidige bebouwing is verouderd. De locatie is enigszins verloederd sinds het sluiten van het café in 2017. Nieuwe horeca invullingen voor de lange termijn hebben zich niet aangediend en zijn blijkens nader extern onderzoek ook niet bedrijfseconomisch haalbaar.

Het geldende bestemmingsplan Landelijk Gebied kent geen afwijkingsmogelijkheden of wijzigingsbevoegdheden om op deze locatie (de) woningbouw toe te laten. Het beoogde bouwplan zal daarom middels een planologische procedure mogelijk gemaakt (moeten) worden, indien een provinciale ontheffing wordt verkregen.

Uitsnede vigerend bestemmingsplan Landelijk Gebied t.p.v. Amsteldijk Zuid 105



Luchtfoto's plangebied Amsteldijk Zuid 105 en omgeving

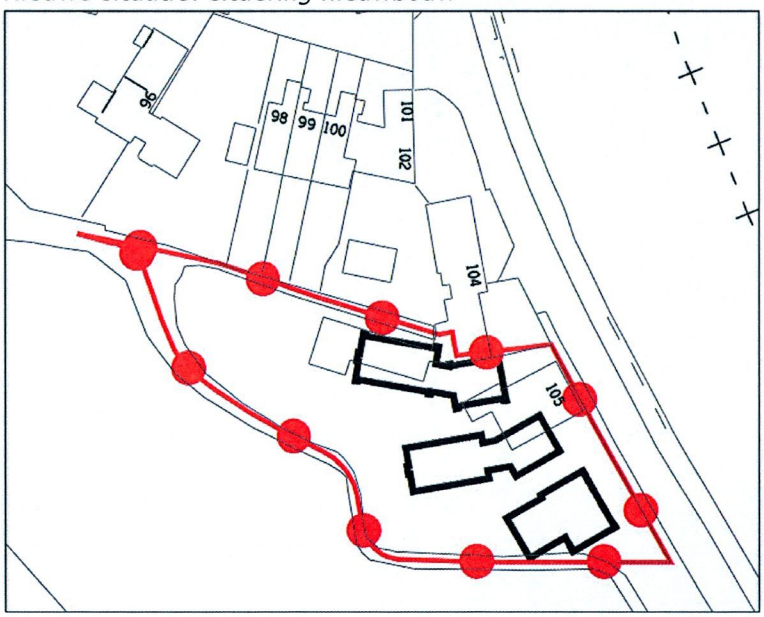




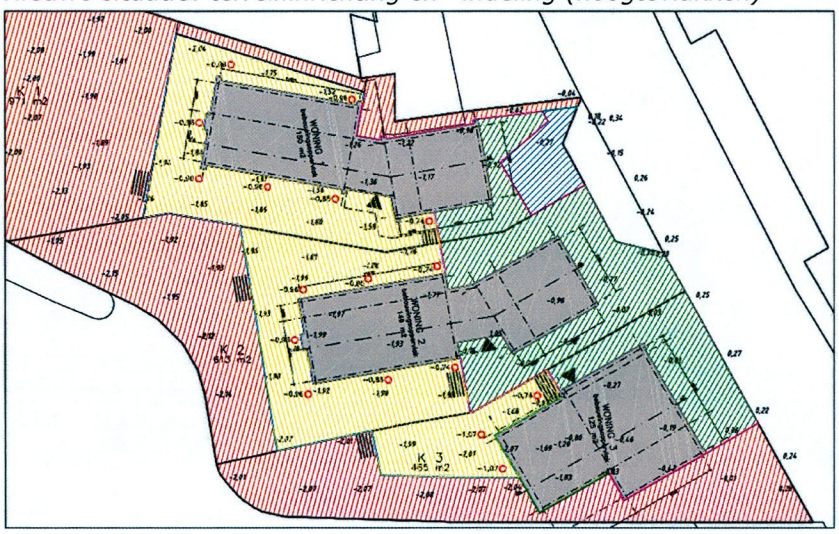
3. Planbeschrijving

De ontwikkeling betreft de sloop van het horecagebouw en het woonpand, het verwijderen van terreinverhardingen, het saneren van de bodem, en de realisatie van drie vrijstaande woningen, op de locatie Amsteldijk Zuid 105.
De woningen hebben een maximale goothoogte van 6 meter en een maximale bouwhoogte van 10 meter, gemeten vanaf het peil zijnde het bestaande maaiveldniveau ter plaatse van de voorgevels.
De drie nieuwe woningen zijn gesitueerd op het talud van de Amsteldijk, en liggen niet direct aan de weg op de dijk. De woningen worden enkele meters achter de rooilijn van het huidige horecapand gerealiseerd op een afstand van respectievelijk circa 6,5 , 8,5 en 10 meter van de bovenkant van de Amsteldijk en de weg.
De beoogde woonpercelen hebben een oppervlakte van respectievelijk circa 465, 613 en 971 m2. Er is sprake is van drie relatief smalle percelen, met een ruime, langgerekte tuin achter en naast de woningen.
De woningen kennen een grondoppervlakte van respectievelijk circa 125, 149 en 150 m2.

Nieuwe situatie: situering nieuwbouw



Nieuwe situatie: terreininrichting en –indeling (hoogtevlakken)



Impressie nieuwbouw



Aan de voorzijde van elke woning worden twee parkeerplaatsen gerealiseerd, behorende bij de drie woningen. Het betreft in totaal zes parkeerplaatsen min of meer direct gelegen aan de weg van de Amsteldijk.

Impressie drie woningen Amsteldijk Zuid 105 in omgeving (buurtschap Zwarte Kat)



Stedenbouwkundige- en omgevingsanalyse plan(gebied)

Voor de locatie Amsteldijk Zuid 105 is in nauw overleg met de stadsarchitect een bouwplan met drie vrijstaande woningen ontwikkeld. Het onderhavige plangebied is gelegen in het buurtschap De Zwarte Kat. De bebouwing ligt in het buurtschap iets dichter op elkaar, dan in het lint aan de Amsteldijk Zuid. De verkaveling is bijzonder in dit smalle deel tussen de Amstel en de Ringsloot. De verkaveling is hier niet haaks op de Amsteldijk, en sluit in hoofdvorm aan op de historische verkaveling van het hele gebied. De kavels van het buurtschap De Zwarte Kat lopen achter het lint aan de Amsteldijk door.
Doordat de verkaveling niet haaks op de Amsteldijk staat en de Amsteldijk meandert langs de Amstel kent de bebouwing van dit buurtschap van elkaar verschillende bebouwingsrichtingen. Bebouwing aan het lint heeft vaak een andere richting dan de (aangebouwde) bebouwing erachter en knikt ten opzichte van elkaar.

Het pand van het voormalige café de Zwarte Kat staat pal aan de dijk, met de goot naar de dijk gekeerd. De typologie van deze bebouwing is door zijn positionering 'dijkhuis'. De huidige bestemming van het pand en parkeerterrein is 'Horeca'.
In het bestemmingsplan "Landelijk Gebied" zijn er bouwvlakken met de bestemming 'Wonen' achter het lint aanwezig. De positie van het noordelijke bouwvlak 'Wonen' op de onderhavige locatie is verder van de Amsteldijk af gelegen. De uitstraling van het gebouw is landelijk en doelmatig en lijkt qua verschijningsvorm meer op een schuur dan op een woning.

Het Beeldkwaliteitplan Amsteldijk is hoofdzakelijk geschreven voor vervangende nieuwbouw van woningen. Er liggen erven/kavels aan de Amstel met een specifieke kwaliteit die

niet uitdrukkelijk genoemd worden in het Beeldkwaliteitplan Amsteldijk (2020). Kavels waarbij een andere bestemming dan 'Wonen' zoals 'Horeca' of 'Bedrijf' getransformeerd wordt naar wonen, of een specifieke locatie zoals een locatie behorend tot de kern Nes of het buurtschap De Zwarte Kat, worden niet specifiek benoemd in het Beeldkwaliteitplan. Deze locaties zijn gebaat bij een locatie specifieke benadering. Mede daarom is de stadsarchitect nauw bij de planvorming betrokken geweest.

Het bouwvlak van het 'dijkhuis' verschuift naar het zuiden ter plaatse van het parkeerterrein, maar het nieuwe bouwvlak komt niet direct aan de weg op de dijk te liggen. Het achterliggende bestaande bouwvlak van de woning wordt benut voor een nieuwe woning, maar het nieuwe bouwvlak krijgt een iets andere vorm. En tussen deze twee nieuwe bouwvlakken in wordt een woning toegevoegd met een geknikt bouwvlak, welke tevens niet direct aan de weg op de dijk komt te liggen. De drie nieuwe woningen komen op afstand van de dijk en zouden in principe in de typologie 'vrijstaande woning' van het Beeldkwaliteitplan Amsteldijk' geschaard worden, maar sluiten niet aan op de beschrijving van de typologie 'vrijstaande woning' in het Beeldkwaliteitplan vanwege de specifieke locatie en situatie.

Het parkeerterrein komt te vervallen. Het parkeren voor de drie nieuwe woningen kent een verdeling over de kavels en concentreert zich niet meer op één plek.

De ruimtelijke inpassing van het onderhavige (bouw)plan is gebied specifiek:
- het plangebied behoort tot het buurtschap De Zwarte Kat en het bouwplan is daar een aanvulling op;
- er wordt ingespeeld op de specifieke ligging, verkaveling en kavelvorm;
- er wordt ingespeeld op een bestaande setting van bouwvlakken op wisselende afstanden van de Amsteldijk en deze setting wordt versterkt;
- de inpassing van de woonbebouwing in variatie in afstand tot de Amsteldijk en het handhaven van de bestaande verschijningsvorm in hoogte komt overeen met het Beeldkwaliteitplan Amsteldijk;
- de verpauperde bebouwing en een geasfalteerd parkeerterrein worden vervangen door nieuwbouw met tuin/woonerf waarbij het geheel een positief effect op de ruimte en de kwaliteit van het gebied heeft;
- het toevoegen van een bouwvlak (met woning) bij de transformatie, ten opzichte van de twee bestaande bouwvlakken, doet geen afbreuk aan de gebiedspecifieke kenmerken van de onderhavige locatie.

Doel en uitgangspunten planologische procedure
De benodigde planologische procedure zal de nieuwbouw van drie vrijstaande woningen op de locatie Amsteldijk Zuid 105 mogelijk maken, waarbij de procedure pas en enkel wordt opgestart als de ontheffing van Gedeputeerde Staten is verkregen.

Met de woningbouw wordt de huidige functie en bebouwing van deze locatie vervangen, waarbij een reeds bestaande woning met een vigerende woonbestemming dus met dit bouwplan zal worden vervangen door nieuwbouw. Het plan zorgt ervoor dat een ongebruikt horecaterrein alsmede een verouderde bestaande woning worden herontwikkeld tot nieuwe (dijk)woningen passend bij de planlocatie langs de Amstel. Het horecapand van het voormalige café, het direct naastgelegen parkeerterrein en de achtergelegen verouderde woonschuur worden gesloopt, en het terrein zal worden gesaneerd. Het doel is om de planlocatie een ruimtelijke kwaliteit verbetering te geven. Het onderhavige plan betreft een transformatie en bouwplan in bestaand bebouwd gebied, die de landschappelijke waarden in stand laat en de ruimtelijke kwaliteit verbetert. Het onderhavige bouwplan is passend binnen de Amstelscheg. Het plangebied is in de huidige situatie reeds bebouwd en geen open landschap.

Woonfunctie in plaats van horecabestemming
Ten aanzien van de keuze om een nieuwe woonfunctie met de drie beoogde vrijstaande woningen mogelijk te maken (waarvan twee woningen planologisch nieuw qua gebruiksfunctie) en de bestaande horecamogelijkheid op te heffen, is een onderzoek verricht naar de mogelijkheden van (het behoud van) een horecafunctie in het plangebied.
Er is in opdracht van de gemeente door het bureau Van Spronsen & Partners een onderzoek verricht naar de haalbaarheid van een nieuwe horecaonderneming op de locatie Amsteldijk Zuid 105. Het verrichte haalbaarheidsonderzoek naar horeca op de onderhavige planlocatie laat zien dat er niet voldoende markt is voor een rendabele horecagelegenheid. De verwachting is dan ook dat het bestaande horecagebouw (het voormalige café) leeg blijft staan, en het behouden van een horecabestemming is niet opportuun.
Derhalve kan (ook uit het oogpunt van een mogelijke behoefte aan horeca) de bestaande horecabestemming worden opgeheven en plaats maken voor de nieuwe woonfunctie.

4. Werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020

Voor het perceel/plan Amsteldijk Zuid 105 zijn op grond van de Omgevingsverordening NH2020 locatie-specifieke regels van toepassing door de ligging binnen diverse werkingsgebieden, waarbij de volgende relevante werkingsgebieden van toepassing zijn:
- MRA-Landelijk gebied.
- Bijzonder Provinciaal Landschap.
- Landelijk gebied.

MRA-Landelijk gebied
Artikel 6.9 van de verordening is op het perceel van toepassing. Deze bepaling, voor zover relevant, luidt:

Artikel 6.9 MRA Landelijk Gebied
1. Een ruimtelijk plan kan ter plaatse van het werkingsgebied MRA landelijk gebied niet voorzien in een kleinschalige woningbouwontwikkeling.
2. In afwijking van het eerste lid kan een ruimtelijk plan voorzien in functiewijziging van een stedelijke functie naar wonen in de vorm van maximaal twee burgerwoningen, indien wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:
   a. ter plaatse van de bestaande stedelijke functie is ten minste één bedrijfswoning planologisch toegestaan;
   b. de functiewijziging naar een woonfunctie beperkt de bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van omringende agrarische bedrijven niet;
   c. de bestaande bedrijfsbebouwing op de overige gronden wordt gesloopt en aan deze gronden wordt een bestemming toegekend zonder bouwmogelijkheden; en
   d. een tweede burgerwoning is alleen mogelijk als meer dan 1.500 m2 grondoppervlakte aan bestaande bedrijfsbebouwing op het bestemmingsvlak wordt gesloopt.

Het plan betreft de sloop van een voormalig café met bedrijfswoning om drie burgerwoningen te realiseren. Er kan in dit geval niet worden voldaan aan de voorwaarden van artikel 6.9 tweede lid. Wel zal alle bestaande bebouwing op het perceel gesloopt worden.

De verordening staat gezien artikel 6.9 in de weg aan de beoogde ontwikkeling met woningbouw, zodat een ontheffing vereist is.

Bijzonder Provinciaal Landschap
Artikel 6.46 van de verordening is op het perceel van toepassing. Deze bepaling, voor zover relevant, luidt:

Artikel 6.46 Bijzonder provinciaal landschap
1. De kernkwaliteiten van het Bijzonder provinciaal landschap zijn vastgelegd in Bijlage 6.

2. Een ruimtelijk plan ter plaatse van het werkingsgebied Bijzonder provinciaal landschap bevat regels ter bescherming van de voorkomende kernkwaliteiten.
3. In afwijking van artikel 6.3 bevat het ruimtelijk plan geen regels die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken.
4. Het ruimtelijk plan kan regels bevatten die een andere nieuwe ruimtelijke ontwikkeling dan een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, mits deze ontwikkeling de voorkomende kernkwaliteiten niet aantast.
5. De toelichting op het ruimtelijk plan bevat een beschrijving van de voorkomende kernkwaliteiten en een motivering van de wijze waarop wordt voldaan aan het tweede en, indien van toepassing, het vierde lid.
6. Indien uit de motivering volgt dat maatregelen noodzakelijk zijn om te voldoen aan het bepaalde in het vierde lid, dan dient de uitvoering hiervan te zijn geborgd bij de vaststelling van het ruimtelijk plan.

Het plan is gelegen binnen de Amstelscheg. De kernkwaliteiten van het bijzonder provinciaal landschap provincie Noord Holland zijn vastgelegd in bijlage 6 van de verordening, waarin verwezen wordt naar het rapport Gebiedsperspectief en Beeldkwaliteit Amstelscheg. Het plan is passend binnen de kernkwaliteiten van het Bijzonder provinciaal landschap. In paragraaf 6 wordt hier nader op ingegaan.
Het voorgestane (bouw)plan voldoet aan artikel 6.46 van de verordening.

Landelijk gebied / Ruimtelijke kwaliteitseis
Artikel 6.59 van de verordening is op het perceel van toepassing. Deze bepaling luidt:

Artikel 6.59 Ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied
1. Gedeputeerde Staten stellen de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie vast, die de provinciale belangen beschrijft ten aanzien van landschappelijke en cultuurhistorische waarden.
2. Bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling ter plaatse van het werkingsgebied landelijk gebied, wordt in het ruimtelijk plan, gelet op de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie:
   a. rekening gehouden met: de ambities en ontwikkelprincipes van het toepasselijke ensemble en van de toepasselijke provinciale structuren;
   b. bij de inpassing betrokken: de kansen zoals beschreven bij de ambities en ontwikkelprincipes; en
   c. bij de inpassing betrokken: de ontstaansgeschiedenis en de kernwaarden van het toepasselijke ensemble en van de toepasselijke provinciale structuren.
3. In aanvulling op het tweede lid, wordt bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in de Amstelscheg rekening gehouden met de karakteristieken en de ontwerpprincipes inzake de samenhang, de ruimtelijke kwaliteit en de identiteit van het landschap, zoals beschreven in het door Gedeputeerde Staten vastgestelde rapport 'Gebiedsperspectief en Beeldkwaliteit Amstelscheg' (nr. 2011-66880).
4. De toelichting van een ruimtelijk plan bevat een motivering waaruit moet blijken dat voldaan is aan het bepaalde in het tweede lid.
5. Gedeputeerde Staten, het dagelijks bestuur van het betrokken waterschap of het college van burgemeester en wethouders van de betrokken gemeente kunnen de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling om advies vragen, ook in een vroeg stadium, inzake de locatieafweging of de ruimtelijke inpassing.

Het (bouw)plan is gelegen binnen het landelijk gebied. In paragraaf 6 is ingegaan op de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie in relatie tot het voorgestane (bouw)plan, en daarbij de samenhang met de gebiedskenmerken en beeldkwaliteit van de Amstelscheg. Het (bouw)plan is passend binnen het ensemble en de lintenstructuur, en binnen het beleidsdocument "Gebiedsperspectief & Beeldkwaliteit Amstelscheg", waar in paragraaf 6 nader op wordt ingegaan.
Het voorgestane (bouw)plan voldoet aan artikel 6.59 van de verordening.

5. Ontheffingsmogelijkheid en -voorwaarden

In de omgevingsverordening is de mogelijkheid tot verlening van de ontheffing opgenomen in artikel 13.4. Die bepaling luidt als volgt:

Artikel 13.4 Ontheffingsbevoegdheid Wet ruimtelijke ordening

1. Gedeputeerde Staten kunnen op aanvraag van burgemeester en wethouders een ontheffing als bedoeld in artikel 4.1a van de Wet ruimtelijke ordening verlenen van de regels in hoofdstuk 6 van deze verordening, voor zover deze zicht richten op ruimtelijke plannen, en voor zover de verwezenlijking van het gemeentelijke ruimtelijke beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot de met die regels te dienen provinciaal belang.
2. Gedeputeerde Staten kunnen aan de ontheffing als bedoeld in het eerste lid voorschriften verbinden indien de betrokken provinciale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken.
3. Een aanvraag om een ontheffing bevat in ieder geval:
   a. Een beschrijving van de redenen waarom ontheffing wordt gevraagd;
   b. Een beschrijving van de mogelijke gevolgen van de ontheffing voor het belang dat beschermd wordt door de regels waarvan ontheffing wordt gevraagd;
   c. Een verbeelding van het beoogde werkingsgebied van de gevraagde ontheffing.
4. Een verleende ontheffing vervalt indien niet binnen twee jaar na het verlenen van de ontheffing een ruimtelijk plan is vastgesteld met gebruikmaking van de ontheffing.

Volgens artikel 13.4 kan ontheffing worden verleend van de regels in hoofdstuk 6 van de verordening voor zover deze zich richten op ruimtelijke plannen. Artikel 6.9 is een dergelijke bepaling, zodat in beginsel ontheffing kan worden verleend wanneer aan de voorwaarden wordt voldaan c.q. een provinciaal belang niet wordt geschaad.

6. Ruimtelijk beleid

Uit artikel 13.4 van de verordening volgt dat ontheffing kan worden verleend van de verordening indien de verwezenlijking van het gemeentelijke ruimtelijke beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot de met die regels te dienen provinciale belangen. Voor een ontheffing dient geen provinciaal belang te worden geschaad ofwel dient een plan passend te zijn binnen het landelijk gebied.

Gemeentelijk beleid

In de Structuurvisie Amstelveen 2025+ zijn uitgangsituaties en beleidskaders gegeven voor het landschap en landelijk gebied.
In de structuurvisie is onder andere het volgende vraagstuk benoemd: Het verdwijnen van oorspronkelijke (bedrijfs-)functie van bebouwing in het buitengebied is aanleiding voor 'verrommeling' van het landschap en mogelijke oorzaak van ongewenst bebouwing en functies in de toekomst.
Langs de Amstel is sprake van onderbroken lintbebouwing (woningen en bedrijven) met uniek zicht op het achtergelegen open polderlandschap. Bedrijfsbebouwingen, zoals kassen langs de Amstel die leegstaan of een andere functie hebben gekregen, leidt op een aantal

plekken tot een rommelige situatie. De polders zelf zijn voornamelijk open van karakter met op een aantal plekken hoeves, natuurgebieden en bosjes.
Om het vraagstuk van verrommeling en ongewenste bestaande bebouwing te kunnen oplossen, zijn nieuwe ontwikkelingen nodig. Voor nieuwe ontwikkelingen gelden de volgende beperkingen en randvoorwaarden:
De Rijksbufferzone Amstelland-Vechtstreek en het Nationale Landschap Groene Hart betekenen beperkingen voor stedelijke functies in het landelijk gebied van Amstelveen. Deze beperkingen worden door Amstelveen onderschreven. Dat wil niet zeggen dat er niets mogelijk is, maar dat initiatieven moeten passen in het landschap of juist een versterking van de kwaliteit of het gebruik van het landschap betekenen, zoals landgoederen, buitenplaatsen en landschapswonen. Ook is het soms noodzakelijk om ruimte te bieden aan initiatieven die het opruimen van storende bebouwing mogelijk maken.

Het onderhavige plan biedt een toekomstperspectief voor de betreffende locatie in het landelijk gebied en aan de rand van het buurtschap De Zwarte Kat. Door de voorgestane nieuwbouw van drie woningen kan een verloederde locatie tot ontwikkeling komen en van ruimtelijke kwaliteitsimpuls worden voorzien. Door de nieuwe functie wordt het ongebruikte terrein (met een leegstaand pand) weer gebruikt en worden de oude panden en verhardingen opgeruimd en de bodem gesaneerd. Voor het behoud van de horecafunctie is geen markt, getuige de jarenlange leegstand van het bestaande horecapand en gezien de resultaten van het verrichte haalbaarheidsonderzoek horeca Amsteldijk Zuid 105.
Met het onderhavige plan wordt verrommeling tegengegaan en kwaliteit toegevoegd.
Het onderhavige plan voldoet ook aan het landschapsbeleid met betrekking tot de Amstelscheg.

De Structuurvisie Amstelveen 2025+ benoemt met betrekking tot wonen/woningbouw langs de Amsteldijk het volgende: Landelijke woonmilieus scheppen:
Landelijke woonmilieus zijn van belang voor het versterken van de concurrentiepositie van de metropoolregio Amsterdam. Amstelveen kan hierin een goede rol vervullen. Hierbij wordt zowel gedacht aan de ontwikkeling van buitenplaatsen als aan landschappelijk wonen. De ontwikkeling van buitenplaatsen langs de Amstel (in het 'Bovenland') is een mogelijkheid om zowel de landschappelijke kwaliteit van het gebied te behouden en te versterken als specifieke woonmilieus te ontwikkelen. Een andere mogelijkheid is de ontwikkeling van landschappelijk wonen, bijvoorbeeld door toepassing van de 'ruimte voor ruimte regeling'. Deze ontwikkeling zal moeten samengaan met de ontwikkeling van natuur en recreatie in dit gebied.

Een algemene beleidsdoelstelling van de gemeente (ook in de structuurvisie) betreft doorstroming op de woningmarkt.

Het onderhavige plan sluit aan bij de doelstellingen van gemeentelijk ruimtelijk beleid. Om invulling te kunnen geven aan de betreffende doelstellingen van het gemeentelijk beleid, zoals benoemd in de Structuurvisie Amstelveen 2025+, toepasselijk voor de onderhavige locatie, is een ontheffing van de Omgevingsverordening benodigd voor de beoogde drie woningen.

De beoogde ontwikkeling met drie woningen op de locatie Amsteldijk Zuid 105 raakt niet aan het algemene doel van ontwikkeling van natuur en recreatie. De natuur komt niet in het geding door het plan. De mogelijkheden voor een doorstart als horecalocatie zijn onderzocht en niet reëel gebleken, waarmee (mede gezien de kleinschaligheid van de planlocatie) de ontwikkeling van recreatie niet aan de orde is.

Verder voldoet het bouwplan aan het Beeldkwaliteitplan Amsteldijk van de gemeente.

Ten behoeve van het verwezenlijken van het gemeentelijk ruimtelijk beleid voor de planlocatie kan een ontheffing van Omgevingsverordening worden verleend, omdat de regels van de verordening de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit op de planlocatie onevenredig in de weg staan in verhouding tot een provinciaal belang.

Ligging binnen landelijk gebied:
Leidraad Landschap en Cultuurhistorie
Artikel 6.59 uit de Omgevingsverordening is van toepassing op het perceel. Bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling ter plaatse van het landelijk gebied, wordt rekening gehouden met de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.

Het plangebied is gelegen binnen het ensemble 'Amstelscheg' en binnen de provinciale structuur '(Bebouwings-)linten'.

Ensemble: Amstelscheg
De Amstelscheg maakte deel uit van een groot veengebied dat lange tijd geleden is ontgonnen en uit drooggemalen polders. Tegenwoordig heeft het resterend veenweidelandschap een agrarische functie, maar krijgt het ook steeds meer betekenis als recreatielandschap, met name voor fietsers, hardlopers en wandelaars. Het Ensemble Amstelscheg is beschreven aan de hand van drie provinciale kernwaarden:

- De landschappelijke karakteristiek: Het plangebied is gelegen binnen het 'Veenrivierenlandschap (bovenland)', binnen deelgebied 'Veenrivier de Amstel'. Hier staat de verkaveling haaks op de rivieren en door de slingerende rivieren zijn er uitwaaierende en toelopende verkavelingspatronen ontstaan.
- Openheid en ruimtebeleving: Het plangebied is gelegen in het buurtschap De Zwarte Kat, wat een klein bebouwingscluster in de Amstelscheg is.
- De ruimtelijke dragers: Het plangebied is gelegen in een bebouwingslint langs de Amstel. In de linten is de meeste bebouwing van de scheg is gelegen. De kenmerken van, en de uitgangspunten voor, de linten zijn verder uitgewerkt in de provinciale structuur (bebouwings-)linten.

Het ensemble 'Amstelscheg' kent de volgende ambities en ontwikkelprincipes met bijbehorende kansen:

1. De verkavelingspatronen en historische elementen vormen de cultuurhistorische identiteit.
    a. Handhaving en versterking van het contrast tussen de droogmakerijen en het bovenland:
        i. Ontwikkel binnen het specifieke verkavelingspatroon met bijbehorende kavelbreedte.
    b. Het behouden van het landelijke karakter:
        i. Laat bij transformaties en beëindiging van agrarische bedrijven alleen die functies toe die aansluiten bij de landelijke en recreatieve karakteristiek van het gebied (geen kantoren, autobedrijven, opslag, etc.) en stuur bij de inrichting van de erven op de kenmerkende gebiedskwaliteiten.
        ii. Behoud en accentuering van de zichtlijnen onder andere van en naar buitenplaatsen en op molens en kerktorens.
    c. Het koesteren van de polder de Ronde Hoep als landschappelijke parel:
        i. Laat het unieke verkavelingspatroon intact en behoud de openheid in de polder. Zorg dat schaalvergroting van bedrijfsbebouwing de openheid versterkt.
2. De groene scheg vormt een scherp contrast met het omringend stedelijk gebied.
    a. Het open houden van de Amstelscheg:
        i. Houd de polders vrij van bebouwing en behoud het doorlicht vanaf de Amsteldijk naar het achterliggende landschap.

   ii. Ontwikkel alleen op bestaande kavels en limiteer de volumevergroting bij sloop/nieuwbouw van woningen en bedrijven. Ontwikkelingen groter dan bestaande kavelmaat zijn niet toegestaan.
   iii. Ontwikkel het erf alleen in de diepte en niet in de breedte. Plaats bijvoorbeeld bijgebouwen en paardenbakken naar achteren ten opzichte van het hoofdgebouw.
b. Het vergroten van de eenduidige vormgeving van de (onderling verschillende) randen langs het stedelijk gebied.
   i. Versterk de randen door aan te sluiten op de groene karakteristiek van de desbetreffende rand.
c. Sterke (zicht)relaties tussen stad en land.
   i. Creëer zichtlijnen en nieuwe routes vanaf de stedelijke rand in de richting van de scheg. Zorg dat de ontwikkeling aan de rand een voorkant krijgen naar de scheg.

3. De veenrivieren zijn de dragende structuren in het beeld van de scheg.
   a. (Behoud van) de continuïteit van het dijkprofiel van de Amstel.
      i. Zorg dat dijken als autonome en continue structuren herkenbaar blijven. Bouw alleen op maaiveldniveau en behoud de teensloot.
      ii. Sluit wegen loodrecht aan op de dijk of neem deze op in het dijktalud.
      iii. Hanteer een breed doorzicht bij (ongelijkvloerse) kruisingen met andere infrastructuur.
4. Overige ontwikkelprincipes
   a. Het behouden en het zichtbaar/beleefbaar blijven van de huidige verkavelingsstructuur (inclusief sloten) bij (semi-)tijdelijke en opstellingen in het landschap, zoals voor zonne-energie.
      i. Zorg voor een ruime landschappelijke begrenzing van het terrein, die aansluit op het bestaande omringende landschap; vermijd hoge hekken in het landschap. Streef ernaar dat de opstelling kwaliteit toevoegt aan het bestaande landschap.
      ii. Het behouden van de vrije ruimte (molenbiotopen) rond historische windmolens, in verband met de windvang en de zichtbaarheid van de molens in het landschap.

Relatie tot het plan(gebied), en beoordeling plan aan relevante ontwikkelprincipes:

De beoogde ontwikkeling past bij de bestaande verkavelingspatronen en contrasten, en laat het landelijke karakter in stand. Het plangebied zal grotendeels een andere functie krijgen: wonen in plaats van horeca, en uitbreiding van de bestaande woonfunctie. Deze nieuwe functie sluit goed aan op de karakteristiek van de directe omgeving van het plangebied, dat aan de Amsteldijk Zuid (aldaar) enkel uit woonbebouwing bestaat. De transformatie naar de beoogde woningbouw zal zorgen voor een passende aansluiting op de karakteristiek van het gebied.

De ontwikkeling vindt plaats op een bestaande bouwkavel waar de huidige bebouwing gesloopt wordt, waarbij de oppervlakte van de kavel niet wordt uitgebreid. Het plan heeft geen wezenlijke invloed op de openheid en het contrast van de Amstelscheg.

De nieuwe bebouwing zal komen ter plaatse van bestaande bebouwing. De continuïteit van het dijkprofiel van de Amstel zal daarmee gerespecteerd worden.

Het onderhavige plan heeft geen relevante invloed op de landschappelijke karakteristiek van de Amstelscheg. De voorgestane woningen gaan niet ten koste van de openheid, en hiermee de weidse vergezichten, van het polderlandschap. De onderhavige nieuwbouw heeft een beperkte invloed op de zichtlijnen vanaf de Amstel en op de (openheid in de) droogmakerijen. De bestaande bebouwing en begroeiing in en aan de rand van het plangebied beperkt reeds de zichtlijnen en openheid.

Provinciale structuur: (bebouwings-)linten
De ontstaansgeschiedenis en de kernwaarden – waaronder landschappelijke karakteristiek, openheid, ruimtebeleving en de ruimtelijke structuren, van (bebouwings)linten worden uiteengezet in de ambities en ontwikkelprincipes voor deze landschappelijke structuur(type).

1. Het lint heeft een duidelijke relatie met het omliggende landschap.
    a. Een goede herkenbaarheid van het lint als lijnvormige structuur in het landschap.
        i. Houd het lint herkenbaar en/of versterk het als structuur in het landschap. Wees terughoudend en zorgvuldig met het ontwikkelen van woonbuurten aan of achter het lint.
        ii. Houd ruimte tussen twee linten vrij en houd 'oksels' tussen kruisende linten open.
        iii. Houd de oorspronkelijke linten herkenbaar als historische structuren en identiteitsdragers als ze opgenomen zijn/worden in een verdichte omgeving.
    b. Het behouden van doorzichten vanaf de weg naar het achterliggende landschap.
        i. Behoud de doorzichten vanaf de linten naar het landschap naast het lint. De mate van openheid verschilt per type lint.
        ii. Maak bij erfuitbreiding een zorgvuldige afweging of de nieuwe bebouwing het beste achter of naast de bestaande bebouwing kan worden geplaatst.
        iii. Behoud aanwezige kavelsloten tussen de erven.
    c. Een zorgvuldige overgang van de erven naar het landschap.
        i. Behoud karakteristieke erfbeplanting of voeg die toe als dit kenmerkend is voor het landschaps- en/of erftype.
        ii. Behoud de achtersloten als zij de schaalverschillen markeren tussen smalle kavels aan het lint en brede kavels in het achterliggende landschap.
2. Het lint en de structuurdrager (weg/dijk/vaart) vormen een samenhangend geheel.
    a. Ontwikkelen passend bij de structuurdrager.
        i. Sluit aan bij de kenmerkende samenhang tussen lintbebouwing en structuurdrager, bijvoorbeeld: ontwikkel aan de dijkkruin of aan de voet van de dijk, ontwikkel direct aan of op afstand van de weg/dijk/vaart.
        ii. Oriënteer de bebouwing op de weg/dijk/vaart. De ontsluiting is bij voorkeur rechtstreeks op het lint, van oudsher vaak via een brug of dam.
        iii. Geef de voorzijde van het erf een representatieve functie; de bedrijvigheid en logistiek vinden plaats achterop het erf.
        iv. Pas beplanting zodanig in dat die de karakteristiek van het lint versterkt. Behoud de laanbeplanting als die karakteristiek is voor dit lint.
        v. Behoud of herstel de (teen)sloot tussen de weg/dijk en het erf als die kenmerkend is voor het lint.
3. Ontwikkelingen passen bij het karakter en de identiteit van het lint.
    a. Een zorgvuldige afweging of de maat en schaal van de nieuwe bebouwing past bij het (type) lint, of dat hier elders een betere plek voor is.
        i. Ga bij ruimtelijke ontwikkelingen zorgvuldig om met de karakteristieken van de historisch gegroeide dorpsstructuur, bewoningsvorm en landschappelijke context.
    b. Een herkenbare identiteit van het 'aaneengesloten dorpslint'.

i. Ontwikkel in dezelfde maat en schaal als de overige bebouwing in het lint. Zorg voor diversiteit in de bebouwing, voorkom repetitie. Voor nieuwe hoogteaccenten en bebouwing op markante plekken gelden hogere beeldkwaliteitseisen.
ii. Zorg voor continuïteit in de inrichting van de openbare ruimte, passend bij de identiteit van het lintdorp.

Relatie tot het plan(gebied), en beoordeling plan aan relevante ontwikkelprincipes:

De huidige lijnvormige structuur blijft behouden. Het huidige lint wordt iets uitgebreid met een derde gebouw (in plaats van twee), ter plaatse van een parkeerterrein. Het lint blijft herkenbaar.

De kenmerkende samenhang van de lintbebouwing zal behouden blijven. De ontsluiting zal plaatsvinden via de Amsteldijk, zoals nu ook het geval is. De nieuwe bebouwing zal verder naar achteren op het perceel komen te liggen, maar variërend qua positie voorgevel.

De nieuwe bebouwing zal zorgen voor een continuïteit van de identiteit van het lint.

In paragraaf 2 is een toelichting op het bouwplan gegeven, in relatie tot de specifieke situatie van het buurtschap/bebouwingscluster De Zwarte Kat. Gelet op de specifieke inpassing wordt voldaan aan de ontwikkelprincipes voor het lint.

Overige gebiedsaspecten
Daarnaast dient, bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in de Amstelscheg, rekening gehouden te worden met het rapport Gebiedsperspectief en Beeldkwaliteit Amstelscheg (artikel 6.59 lid 3 en artikel 6.46 van de Omgevingsverordening NH2020).

Bijzonder Provinciaal Landschap:
Gebiedsperspectief & Beeldkwaliteit Amstelscheg (GBA)
Het plangebied is tevens gelegen in Bijzonder Provinciaal Landschap: de Amstelscheg. De kwaliteiten en ideeën voor ontwikkeling van dit gebied zijn vastgelegd in het rapport Gebiedsperspectief & Beeldkwaliteit Amstelscheg (publicatiedatum 11 november 2011). Op diverse pagina's van het GBA-document wordt uitgelegd wat het gebiedsperspectief en de gewenste kwaliteit voor de planlocatie is.

Op pagina 31 GBA worden de mogelijke functies van het gebied 'Amstel en Bovenland', waarin de planlocatie is gelegen, uitgewerkt. 'Wonen' wordt, gezien de locatie-eigenschappen in het exclusieve segment, aangewezen als mogelijke functie.

Op pagina 69 GBA staat de beoogde beeldkwaliteit voor de Amsteldijk Zuid beschreven. In de ontwerpprincipes voor verkaveling is het van belang dat de herkenbaarheid van het verkavelingspatroon gehandhaafd blijft, en een kavel niet wordt vergroot. Dit is van toepassing voor de beoogde ontwikkeling.
Als ontwerpprincipes voor openheid en zichtlijnen geldt dat nieuwe ontwikkelingen of functies binnen de bovenlanden de openheid en zichtlijnen moeten respecteren, en dat nieuwe beplanting binnen de bovenlanden wordt vermeden waarbij erfbeplantingen rond kavels wel gewenst zijn. Met het beoogde plan wordt hieraan voldaan.

Op pagina 73 staan de principes voor het dijkprofiel ter plaatse van deelgebied Amsteldijk Zuid beschreven. Als ontwerpprincipe wordt gegeven dat het aanbrengen van beplanting langs de Amsteldijk Zuid incidenteel moet blijven en gekoppeld moet zijn aan de erven langs de dijk. Met de beoogde ontwikkeling wordt hieraan voldaan.

Voor wat betreft bebouwingskarakteristiek langs de Amstel valt de planlocatie in de categorie 'bebouwingslinten'. Hierbij gelden de volgende ontwerpprincipes (pagina 83 GBA):

- Geen sloop en nieuwbouw van historische en karakteristieke woningen en beschermde dorpsgezichten.
- Ontwikkelingen zijn alleen toegestaan binnen bestaande kavels, ook mogen kavels worden gecombineerd.
- Binnen historische lintdorpen of buurtschappen mag de bebouwing in of aan de dijkweg liggen.
- Binnen historische lintdorpen of buurtschappen moet transformatie gericht zijn op het herkenbaar maken van het dijktalud en het vergroten van het zicht op het achterliggende bovenland vanaf de dijkweg. Hier gelden verder de ontwerpprincipes voor woonerven.

Aan deze principes wordt in de beoogde ontwikkeling voldaan.

Tot slot

Wij verwachten hierbij te hebben voldaan aan de ontheffingsvoorwaarden en zijn in afwachting van uw besluit op het ontheffingsverzoek.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van de gemeente Amstelveen,
namens dezen,

mr. drs. G.A.A. Koppenaal
hoofd Stedelijke Ontwikkeling

Bijlagen

- Uitspraak ABRvS van 31 augustus 2022
- Adviesdocumenten Provincie Noord-Holland, januari en maart 2021
- Situatietekening

Raad van State

ECLI	ECLI:NL:RVS:2022:2551
Datum uitspraak	31 augustus 2022
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 23 april 2021 heeft het college van burgemeester en wethouders van Amstelveen een besluit hogere waarden genomen. Bij besluit van 2 juni 2021 heeft de raad van de gemeente Amstelveen het bestemmingsplan "Amsteldijk Zuid 105" vastgesteld. Het plan voorziet in de ontwikkeling van drie vrijstaande woningen op het perceel Amsteldijk Zuid 105 in Amstelveen. Op het perceel staat nu het voormalige café De Zwarte Kat. De oostzijde van het plangebied grenst aan de Amsteldijk Zuid en ligt voor een deel op en aan de dijk. Ten oosten van het plangebied ligt de rivier de Amstel. Bij besluit van 23 april 2021 heeft het college ten behoeve van het plan "Amsteldijk Zuid 105" hogere waarden vastgesteld voor de drie voorziene woningen. Bij besluit van besluit van 14 juli 2021 heeft het college een omgevingsvergunning verleend voor het bouwen van drie woningen op het perceel.

Volledige tekst

202105572/1/R1.
Datum uitspraak: 31 augustus 2022

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

[appellant A] en [appellant B], beiden wonend te Amstelveen,

appellanten,

en

1. de raad van de gemeente Amstelveen,

2. het college van burgemeester en wethouders van Amstelveen,

verweerders.

Procesverloop

Bij besluit van 23 april 2021 heeft het college een besluit hogere waarden genomen.

Bij besluit van 2 juni 2021 heeft de raad het bestemmingsplan "Amsteldijk Zuid 105" vastgesteld.

Bij besluit van 14 juli 2021 heeft het college aan Zuiver Vastgoed Amsterdam B.V. (hierna: Zuiver Vastgoed) een omgevingsvergunning voor bouwen verleend voor de realisatie van drie woningen op het perceel Amsteldijk Zuid 105 in Amstelveen.

De besluiten zijn gecoördineerd voorbereid en bekend gemaakt met toepassing van artikel 3.30 van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: de Wro).

Tegen deze besluiten hebben [appellant A] en [appellant B] beroep ingesteld.

De raad en het college hebben een verweerschrift ingediend.

De raad en het college en [appellant A] en [appellant B] hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 4 mei 2022, waar [appellant A] en [appellant B], vergezeld van [gemachtigde], bijgestaan door mr. M.M.H. Sangers, advocaat in Amsterdam, en de raad en het college, vertegenwoordigd door N. Cuperus, zijn verschenen. Voorts is ter zitting Zuiver Vastgoed, vertegenwoordigd door mr. M.L.M. Frantzen, advocaat in Amstelveen, als partij gehoord.

Overwegingen

Inleiding

1. Het plan voorziet in de ontwikkeling van drie vrijstaande woningen op het perceel Amsteldijk Zuid 105 in Amstelveen. Op het perceel staat nu het voormalige café De Zwarte Kat. De oostzijde van het plangebied grenst aan de Amsteldijk Zuid en ligt voor een deel op en aan de dijk. Ten oosten van het plangebied ligt de rivier de Amstel.

Bij besluit van 23 april 2021 heeft het college ten behoeve van het plan "Amsteldijk Zuid 105" hogere waarden als bedoeld in artikel 110a van de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) vastgesteld voor de drie voorziene woningen.

Bij besluit van besluit van 14 juli 2021 heeft het college een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder a, gelezen in samenhang met artikel 2.10 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo) verleend voor het bouwen van drie woningen op het perceel.

[appellant A] en [appellant B] kunnen zich niet met de besluiten verenigen.

Ontvankelijkheid

2. De raad, het college en Zuiver Vastgoed stellen dat het beroep van [appellant A] en [appellant B] niet-ontvankelijk moet worden verklaard, omdat zij op te grote afstanden van het plangebied wonen. Bovendien heeft het bestemmingsplan volgens de raad en het college betrekking op drie woningen op een bestaand bebouwd en ingericht perceel en zullen [appellant A] en [appellant B] geen gevolgen van enige betekenis van het plan ondervinden.

2.1. Bij uitspraak van 4 mei 2021, ECLI:NL:RVS:2021:953, heeft de Afdeling - tegen de

achtergrond van het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 14 januari 2021, Stichting Varkens in Nood, ECLI:EU:C:2021:7 - overwogen dat aan degene die bij een besluit geen belanghebbende is in de zin van artikel 1:2, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb), maar die wel een zienswijze heeft ingediend tegen het ontwerpbesluit op basis van de in het nationale omgevingsrecht gegeven mogelijkheid daartoe, in beroep niet zal worden tegengeworpen dat hij geen belanghebbende is. Zaken over bestemmingsplannen worden als omgevingsrechtelijke zaken beschouwd (zie bijvoorbeeld de uitspraak van de Afdeling van 18 mei 2022, ECLI:NL:RVS:2022:1434, onder 10).
2.2. De Afdeling stelt vast dat in artikel 3.8, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wro aan een ieder de mogelijkheid is geboden om over het ontwerpplan zienswijzen bij de raad naar voren te brengen. [appellant A] en [appellant B] hebben op respectievelijk 7 en 23 december 2020 een zienswijze over onder meer het ontwerpplan naar voren gebracht. Gelet op wat hiervoor is overwogen, kan in het midden blijven of zij als belanghebbenden zijn aan te merken, omdat ook als zij dit niet zouden zijn, dit hun in beroep niet kan worden tegengeworpen. Er is daarom geen aanleiding om het beroep van [appellant A] en [appellant B] niet-ontvankelijk te achten.

Ingetrokken beroepsgronden

3. [appellant A] en [appellant B] hebben ter zitting hun beroepsgrond dat de anterieure overeenkomst die de gemeente met Zuiver Vastgoed is aangegaan in strijd met de toenmalige Wet openbaarheid van bestuur niet ter inzage is gelegd, ingetrokken. Ook hebben zij ter zitting hun verzoek om schadevergoeding op grond van artikel 8:88 van de Awb ingetrokken.

Het bestemmingsplan

Provinciale verordening

4. [appellant A] en [appellant B] betogen dat het plan in strijd met artikel 24, eerste lid, onder a van de Provinciale Ruimtelijke Verordening van de provincie Noord-Holland (hierna: PRV) is vastgesteld, omdat woningen mogelijk worden gemaakt binnen de zogenoemde bufferzone. Primair voeren zij aan dat aan de artikelsgewijze toelichting waarin staat dat het bestaand stedelijk gebied niet tot de nieuwe bufferzones behoort, geen rechtskracht toekomt. Subsidiair voeren [appellant A] en [appellant B] aan dat het plangebied niet ligt binnen bestaand stedelijk gebied in de zin van artikel 1.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro) en het onderhavige initiatief daarom een "kleinschalige ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied" als bedoeld in artikel 5c van de PRV is. Volgens [appellant A] en [appellant B] merkt de raad de buurtschap De Zwarte Kat aan als landelijk gebied, in welk verband zij wijzen op het voorheen geldende bestemmingsplan "Landelijk gebied" en de plantoelichting daarvan. Verder wijzen zij erop dat het geïsoleerd beschouwen van het perceel als bestaand stedelijk gebied te midden van wat de raad ziet als landelijk gebied in strijd is met wat de provincie tracht te bereiken met de aangepaste definitie van bestaand stedelijk gebied.

4.1. De raad stelt zich op het standpunt dat het relativiteitsvereiste in de weg staat aan een inhoudelijke behandeling van deze beroepsgrond.

4.2. Artikel 8:69a van de Awb bepaalt dat de bestuursrechter een besluit niet vernietigt op de grond dat het in strijd is met een geschreven of ongeschreven rechtsregel of een algemeen rechtsbeginsel, indien deze regel of dit beginsel kennelijk niet strekt tot bescherming van de

belangen van degene die zich daarop beroept.
Uit de geschiedenis van de totstandkoming van de Wet aanpassing bestuursprocesrecht (Kamerstukken II, 2009/10, 32 450, nr. 3, blz. 18-20) blijkt dat de wetgever met artikel 8:69a van de Awb de eis heeft willen stellen dat er een verband is tussen een beroepsgrond en het belang waarin de appellant door het bestreden besluit dreigt te worden geschaad. De bestuursrechter mag een besluit niet vernietigen wegens schending van een rechtsregel die kennelijk niet strekt tot bescherming van het belang van degene die in (hoger) beroep komt.

4.3. Artikel 24, eerste lid, onder a, van de PRV zoals dat gold toen de raad het besluit van 2 juni 2021 nam, bepaalt dat voor de gebieden die vallen binnen de begrenzing bufferzones op kaart 5b en op de digitale verbeelding ervan, een bestemmingsplan nieuwe woonbebouwing niet mogelijk maakt. Dit artikel strekt tot bescherming van de openheid van de bufferzones. Het belang van [appellant A] en [appellant B] is gelegen in het behoud van een goede kwaliteit van hun leefomgeving. Zoals de Afdeling heeft overwogen in de overzichtsuitspraak over relativiteit van 11 november 2020, ECLI:NL:RVS:2020:2706, onder 10.5, kunnen appellanten tegen een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan op grond van de Wro, zoals hier aan de orde, opkomen met het oog op hun belang om gevrijwaard te blijven van aantasting van hun woon- en leefomgeving.

De kortste afstand tussen de woning van [appellant A] en het plangebied bedraagt ongeveer 154 m. Hij heeft door de schuine ligging van zijn woning ten opzichte van het plangebied en de tussengelegen bebouwing geen zicht op het plangebied vanuit zijn woning. Onder deze omstandigheden bestaat naar het oordeel van de Afdeling geen verwevenheid tussen het belang van [appellant A] bij behoud van een goede kwaliteit van zijn leefomgeving met het belang dat artikel 24 van de PRV beoogt te beschermen. Gelet hierop moet worden geoordeeld dat de door hem ingeroepen norm kennelijk niet strekt tot bescherming van zijn belang. Dit betekent dat dit betoog voor zover aangevoerd door [appellant A] op grond van artikel 8:69a van de Awb niet kan leiden tot vernietiging van het plan. De Afdeling zal het betoog toch inhoudelijk bespreken, nu deze beroepsgrond ook door [appellant B] is aangevoerd. De kortste afstand tussen de woning van [appellant B] en het plangebied bedraagt ongeveer 108 m. Tussen zijn woning en het plangebied liggen een sloot en enkele bomen, zodat niet is uitgesloten dat hij vanuit zijn woning geheel of gedeeltelijk zicht heeft op het plangebied. De Afdeling is van oordeel dat het belang van [appellant B] bij behoud van een goede kwaliteit van zijn leefomgeving in dit geval zo verweven is met het belang dat artikel 24 van de PRV beoogt te beschermen, dat niet kan worden geoordeeld dat de ingeroepen norm kennelijk niet strekt tot bescherming van zijn belang. Dit betekent dat hij zich op die norm kan beroepen en dat artikel 8:69a van de Awb niet in de weg staat aan een vernietiging van het besluit van 2 juni 2021 vanwege deze beroepsgrond.

4.4. De raad stelt zich op het standpunt dat gelet op wat er in de toelichting van de PRV over artikel 24 en artikel 5c staat, verwacht mag worden dat kleinschalige ontwikkelingen in bestaand stedelijk gebied mogelijk zijn. In artikel 24 van de PRV staat weliswaar niet uitdrukkelijk dat bestaand stedelijk gebied niet tot de bufferzones hoort, maar in de toelichting bij dit artikel wel. De regeling in artikel 24 van de PRV is bedoeld om specifiek op onbebouwde locaties in het landelijk gebied de ontwikkeling van nieuwbouwplannen te voorkomen. Verwacht mag worden dat juist binnen bestaand stedelijk gebied dat is gelegen in de bufferzone, ontwikkelingen onder voorwaarden wel toegelaten zouden moeten worden. De provincie heeft er in de regels van de PRV geen rekening mee gehouden dat er zich ook bestaand stedelijk gebied in de aangewezen bufferzone bevindt en dat de bufferzone in dat kader te ruim is getekend. In de toelichting van de PRV heeft de provincie wel geconstateerd dat er zich bestaand stedelijk gebied in de aangewezen bufferzone kan bevinden. De

provincie heeft onderhavige kleinschalige ontwikkeling, blijkens het overleg en de adviezen, als een plan opgevat dat geen nadelige gevolgen heeft voor het landschap en de zogenoemde Amstelscheg en heeft het bestemmingsplan niet afgekeurd op basis van artikel 24 van de PRV.
4.5. De Afdeling komt op dit punt tot de volgende beoordeling. Volgens de toelichting bij artikel 24 van de PRV zijn bij de vorige wijziging van de PRV de voormalige Rijksbufferzones en voormalige Nationale Landschappen onder het Bufferzoneregime gebracht, omdat deze gebieden geen bescherming meer kenden nadat het Rijk deze had losgelaten. Omdat het regime van de bufferzones het strengste regime is dat de PRV kent en diverse kleinschalige plannen in de voormalige Nationale Landschappen niet meer konden doorgaan, zijn de voormalige Nationale Landschappen weer uit de bufferzone gehaald. Het blijkt dat deze gebieden bovendien vrijwel geheel door andere regimes, zoals "NNN", Unesco, weidevogelleefgebied en 20 Ke-contour, beschermd worden. De begrenzing van de bufferzones is opgenomen in kaart 5b. In de bufferzone mag een bestemmingsplan volgens de toelichting geen nieuwe bebouwing mogelijk maken. Hierop bestaan enkele uitzonderingen. In de bufferzone moet eerst nut en noodzaak worden aangetoond ("nee, tenzij" principe) en vervolgens moet worden voldaan aan de eisen ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit (artikel 15). Dit geldt enkel voor het landelijk gebied. Bestaand stedelijk gebied behoort volgens deze toelichting niet tot de nieuwe bufferzones (in tegenstelling tot de regels van de voormalige Nationale Landschappen).

4.6. Tussen partijen is niet in geschil dat het plangebied volgens kaart 5b bij de PRV en de digitale verbeelding ervan in een bufferzone als bedoeld in artikel 24 van de PRV ligt.

Een grammaticale interpretatie van artikel 24, eerste lid, onder a, van de PRV leidt ertoe dat voor de gebieden die vallen binnen de begrenzing bufferzones op kaart 5b en op de digitale verbeelding ervan, een bestemmingsplan nieuwe bebouwing niet mogelijk maakt voor wonen. Voor het oordeel dat voor de uitleg van dit artikel moet worden gekeken naar de toelichting bij dit artikel of bij artikel 5c van de PRV, ziet de Afdeling geen aanleiding, nu de tekst van artikel 24, eerste lid, onder a, van de PRV in dit geval duidelijk is. De stelling van de raad dat de provincie in het vooroverleg zelf geen strijd met dit onderdeel van de PRV heeft vastgesteld doet hier niet aan af. Indien provinciale staten vinden dat woningbouw op deze locatie, nog daargelaten de vraag of het plangebied binnen of buiten bestaand stedelijk gebied ligt, kan worden toegestaan, moet de PRV of de kaart 5b bij de PRV en de digitale verbeelding ervan in zoverre worden aangepast.

Het betoog slaagt.

4.7. Omdat het betoog slaagt komt de Afdeling niet toe aan de vraag of het plangebied binnen of buiten bestaand stedelijk gebied ligt. Weliswaar behoeven ook de overige beroepsgronden die [appellant A] en [appellant B] hebben aangevoerd strikt genomen geen bespreking meer, maar de Afdeling zal deze gronden desondanks wel bespreken om het geschil zoveel mogelijk finaal te beslechten.

Bebouwingsmogelijkheden en woon- en leefklimaat

5. [appellant A] en [appellant B] betogen dat het plan in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Volgens hen is de toegestane bouwmassa op het perceel te midden van het omringende landelijke gebied al veel te groot gelet op de ruime bouwmogelijkheden die in hoofdstuk 5.2 van de planregels worden geboden. Zij wijzen erop dat bij elke woning een paardenbak van maximaal 1.200 m² met maximaal 4 lichtmasten geplaatst mag worden, naast een zwembad, whirlpool of jacuzzi van maximaal 50 m². Deze bouwmassa wordt

volgens [appellant A] en [appellant B] nog verder vergroot gelet op de mogelijkheden van vergunningvrij bouwen, zodat de bouwmassa zich uiteindelijk uit zal kunnen strekken over het complete perceel. Onder deze omstandigheden is het volgens hen niet aannemelijk dat het plan uitvoerbaar is op deze locatie en had de raad aanleiding moeten zien om vergunningvrij bouwen uit te sluiten gelet op het feit dat het perceel omringd is door landelijk gebied. In dat verband wijzen zij op de uitspraak van de Afdeling van 21 februari 2018, ECLI:NL:RVS:2018:571. Volgens [appellant A] en [appellant B] is de in alle opzichten intensieve ruimtelijke invulling van het perceel kennelijk louter ingegeven door het belang van initiatiefnemer bij optimalisering van zijn winst en niet door het belang van de omgeving, de omwonenden of het algemeen belang.
[appellant A] en [appellant B] voeren daarnaast aan dat vanwege deze bouwmassa hun woon- en leefklimaat wordt aangetast. In dat verband wijzen zij op schaduwwerking, verlies van het vrije uitzicht, aantasting van hun privacy en waardedaling van hun woningen. Volgens hen ondervinden zij vanwege het plan schade die onevenredig is in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.

5.1. De raad stelt zich op het standpunt dat er geen locatie-specifieke omstandigheden zijn die het vergunningvrij bouwen tegen zouden moeten gaan. De raad heeft toegelicht dat in het onderhavige plan planologisch hetzelfde mogelijk is gemaakt ten aanzien van aanbouwen en bijgebouwen als op de woonpercelen van de buurtschap De Zwarte Kat en de meeste woonpercelen van het bestemmingsplan "Landelijk gebied". Het vergunningvrij bouwen is bovendien niet onbeperkt. Het gaat hier om ruime percelen, waarbij een totaal aan bijbehorende bouwwerken van 90 tot 150 m² (vergunningvrij) ruimtelijk aanvaardbaar is. Deze bebouwingsmogelijkheden bestaan in de huidige situatie ook.

5.2. Op de verbeelding zijn aan het plangebied de maatvoering "maximum bouwhoogte: 10 m", "maximum goothoogte: 6 m" en drie bouwvlakken toegekend. Ingevolge artikel 5.2.1, onder e en f, van de planregels mag de bouwhoogte en goothoogte van een hoofdgebouw maximaal bedragen wat ter plaatse van respectievelijk de aanduiding "maximum bouwhoogte (m)" en "maximum goothoogte (m)" is aangegeven.

Artikel 5.2.2, artikel 5.2.3 en artikel 5.2.4 van de planregels maken respectievelijk aangebouwde bijbehorende bouwwerken, vrijstaande bijbehorende bouwwerken en ondergrondse bouwwerken mogelijk. De aangebouwde bijbehorende bouwwerken zijn op grond van artikel 5.2.2, aanhef en onder a, van de planregels in diepte begrensd. De gezamenlijke oppervlakte en de bouw- en goothoogte van vrijstaande bijbehorende bouwwerken zijn op grond van artikel 5.2.3 van de planregels ook begrensd. De diepte van ondergrondse bouwwerken is op grond van artikel 5.2.4 van de planregels begrensd, evenals de gezamenlijke oppervlakte hiervan indien deze buiten het bouwvlak zijn gelegen. Verder maakt artikel 5.2.5 van de planregels het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals een zwembad, whirlpool of jacuzzi onder bepaalde voorwaarden mogelijk, waarbij de gezamenlijke oppervlakte is begrensd. Daarnaast maakt dit artikel ook het oprichten van paardenbakken met een maximale oppervlakte van 1.200 m² met maximaal 4 lichtmasten mogelijk, waarbij de lichtmasten in hoogte zijn begrensd.

De omliggende woonbebouwing bestaat uit overwegend vrijstaande woningen variërend van twee tot drie bouwlagen. Op grond van het bestemmingsplan "Landelijk gebied" hebben deze woningen een bouwhoogte variërend van 8 m tot en met 13 m. Bij deze bestaande woningen bevinden zich ook bijgebouwen. Bovendien maakt het bestemmingsplan "Landelijk gebied" aan- en uitbouwen, bijgebouwen en ondergrondse bouwwerken mogelijk. Ook maakt voornoemd plan bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogelijk, zoals paardenbakken met

een maximale oppervlakte van 1.200 m² met maximaal 4 lichtmasten.
Gezien de omvang en de bouwmogelijkheden van de omliggende bebouwing ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet tot de in het plan vastgelegde stedenbouwkundige keuzes bij de invulling van het plangebied heeft mogen komen. Uit de toelichting van de raad volgt ook dat aan het plan ruimtelijke overwegingen ten grondslag liggen en de Afdeling ziet evenmin grond voor het oordeel dat de invulling van het perceel louter is ingegeven door het belang van initiatiefnemer.

Het betoog faalt in zoverre.

5.3. Over het betoog van [appellant A] en [appellant B] dat de raad aanleiding had moeten zien om vergunningvrij bouwen uit te sluiten, overweegt de Afdeling als volgt. Zoals zij eerder heeft overwogen, kan in een planregeling niet het bouwen van vergunningvrije bijbehorende bouwwerken als bedoeld in artikel 2, aanhef en onderdeel 3, van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (hierna: Bor) worden uitgesloten. Ingevolge artikel 2.3, tweede lid, van het Bor geldt namelijk voor de in artikel 2 van bijlage II van het Bor vermelde categorieën gevallen het volgende. Voor zover wordt voldaan aan de in artikel 2 van bijlage II van het Bor gestelde eisen, zijn bouwwerken uitgezonderd van de vergunningplicht voor zowel de activiteit bouwen als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wabo als de activiteit gebruiken als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder c. Dit laatste betekent dat zodanige bouwwerken niet getoetst kunnen worden aan het bestemmingsplan. Deze bouwwerken zijn dus ingevolge artikel 2.3, tweede lid, van het Bor vergunningvrij en kunnen dus zonder vergunning gebouwd en gebruikt worden (vergelijk de uitspraken van de Afdeling van 15 mei 2013, ECLI:NL:RVS:2013:CA0166, onder 9.5 en 8 augustus 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BX3911, onder 2.8.2).

De raad kan bijvoorbeeld wel, zo heeft de Afdeling eerder overwogen in bijvoorbeeld de uitspraak van 21 februari 2018, ECLI:NL:RVS:2018:571, in een concreet geval, wanneer locatie-specifieke omstandigheden hiertoe aanleiding geven en dit strekt tot een goede ruimtelijke ordening, een planregeling opnemen die vergunningvrij bouwen inperkt. De raad heeft toegelicht dat in dit geval locatie-specifieke omstandigheden niet aan de orde zijn. [appellant A] en [appellant B] hebben dit niet gemotiveerd bestreden. De enkele stelling dat het perceel omringd is door landelijk gebied, wat daar ook van zij, doet hier niet aan af. Daarbij verwijst de Afdeling naar wat hiervoor onder 5.2 is overwogen. Gelet op het vorenstaande volgt de Afdeling [appellant A] en [appellant B] niet in hun standpunt dat de raad aanleiding had moeten zien om vergunningvrij bouwen uit te sluiten. Voor het oordeel dat het plan in dit opzicht niet uitvoerbaar is, ziet de Afdeling evenmin aanleiding. Daartoe wordt overwogen dat het bestemmingsplan in hoofdstuk 5.2 van de planregels diverse bouwregels kent, maar er niet toe dwingt dat binnen het plangebied gebruik wordt gemaakt van al deze bouwmogelijkheden.

Het betoog faalt in zoverre.

5.4. Wat betreft het betoog van [appellant A] en [appellant B] over de aantasting van hun woon- en leefklimaat vanwege de bouwmassa, overweegt de Afdeling als volgt. Ter zitting is gebleken dat het [appellant A] en [appellant B] alleen gaat om de privacy en vrij uitzicht. Zoals hiervoor overwogen maakt het plan drie vrijstaande woningen mogelijk met een bouwhoogte van 10 m. De Afdeling stelt vast dat de afstand tussen het plangebied en de woningen van [appellant A] en [appellant B] ongeveer respectievelijk 154 m en 108 m bedraagt. De raad heeft zich op het standpunt mogen stellen dat het niet aannemelijk is dat het plan enige aantasting van het uitzicht van [appellant A] met zich zal brengen. Daarbij heeft de raad

mogen betrekken dat sprake is van een ruime afstand tussen zijn woning en het plangebied en dat er een aantal woningen hiertussen ligt. Gelet hierop heeft de raad zich daarnaast op het standpunt mogen stellen dat de privacy van [appellant A] niet onevenredig wordt aangetast. Wat [appellant B] betreft, leidt de voorziene ontwikkeling weliswaar tot enige aantasting van zijn uitzicht, maar de Afdeling acht deze niet zodanig dat de raad het plan niet heeft mogen vaststellen. Daarbij stelt de Afdeling voorop dat er geen recht bestaat op een blijvend vrij uitzicht. Verder neemt de Afdeling in aanmerking de ruime afstand tussen zijn woning en het plangebied en het gegeven dat het plangebied nu is ingericht met een woning en het voormalige café De Zwarte Kat, waardoor zijn uitzicht in de bestaande situatie al beperkt is. Gelet hierop heeft de raad zich op het standpunt mogen stellen dat de privacy van [appellant B] niet onevenredig wordt aangetast.
Wat de eventueel nadelige invloed van het plan op de waarde van de woningen van [appellant A] en [appellant B] betreft, bestaat gelet op het voorgaande geen aanleiding voor de verwachting dat die waardevermindering zo groot zal zijn dat de raad bij de afweging van de belangen hieraan een groter gewicht had moeten toekennen dan hij heeft gedaan. Voor het vaststellen van de hoogte van planschade bestaat een aparte procedure.

Het betoog faalt.

Parkeren

6. [appellant A] van [appellant B] betogen, samengevat weergegeven, dat het plan in onvoldoende parkeerplaatsen voorziet gelet op de diverse gebruiksfuncties die het plan mogelijk maakt. Volgens hen zal de parkeerbehoefte van die functies worden afgewenteld op het openbaar gebied.

6.1. Uit de overzichtsuitspraak van de Afdeling van 11 november 2020, ECLI:NL:RVS:2020:2706, onder 10.10 en 10.11, volgt dat appellanten zich in rechte op de norm van een goede ruimtelijke ordening kunnen beroepen om een vernietiging van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan te bewerkstelligen voor zover die norm betrekking of mede betrekking heeft op hun eigen belangen. Als zo'n eigen belang is bijvoorbeeld te beschouwen het belang van een appellant bij de bescherming van het woon- en leefklimaat in de directe omgeving van zijn woning.

6.2. De Afdeling stelt vast dat dit betoog van [appellant A] en [appellant B] moet worden bezien tegen de achtergrond van de norm van een goede ruimtelijke ordening. De Afdeling merkt op dat het aspect parkeren geen betrekking heeft op het eigen belang van [appellant A] en [appellant B] dat is gelegen in de bescherming van hun woon- en leefklimaat. De Afdeling betrekt hierbij dat [appellant A] en [appellant B] ter zitting hebben toegelicht dat zij er niet voor vrezen dat auto's vanwege het plan voor hun woningen of in de directe nabijheid daarvan parkeren. [appellant A] en [appellant B] beroepen zich in zoverre op een norm die kennelijk niet strekt tot bescherming van hun belang. Het betoog over parkeren kan daarom niet leiden tot vernietiging van het besluit van 2 juni 2021 en blijft daarom buiten beschouwing. Ten overvloede overweegt de Afdeling dat niet gebleken is dat op eigen terrein niet in voldoende parkeerplaatsen kan worden voorzien.

Overige beroepsgronden

7. [appellant A] en [appellant B] betogen dat het plan is vastgesteld in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel, het fair play beginsel, het gelijkheidsbeginsel en het verbod van détournement de pouvoir. Daartoe voeren zij aan dat hun de mogelijkheid is ontnomen om voor hun belangen op te komen en dat zij geen eerlijke kans hebben gehad om hun initiatief

voor te dragen voor de exploitatie van het café ter plaatse, omdat een anterieure overeenkomst met Zuiver Vastgoed is gesloten en haar plan voor woningbouw als vaststaand feit is gepresenteerd aan de raad. [appellant A] en [appellant B] wijzen erop dat zij niet in de gelegenheid zijn gesteld tot inspraak in deze procedure en dat de raad heeft verzuimd voldoende participatie te organiseren in de aanloop naar de vaststelling van het plan op een wijze waarop dit volgens zijn beleid gebruikelijk is en het college ten onrechte niet heeft verzocht om alternatieven voor te leggen. Verder stellen zij dat de raad bij de voorbereiding van het besluit niet de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen heeft vergaard. In dat verband wijzen zij erop dat onduidelijk is of de perceeleigenaar moeite heeft gedaan om het perceel met een horeca-woonbestemming te verkopen en dat onduidelijk is waarom in de Nota van beantwoording staat dat er geen gegadigden waren voor de aankoop van het café terwijl die er wel waren. Verder voeren zij aan dat het door de gemeente uitgevoerde onderzoek naar de rendabiliteit van horeca onvoldoende is, omdat het onderzoek alleen betrekking heeft op de rendabiliteit van een grootschalige horeca en niet een kleinschalige horeca. Daarnaast wijzen [appellant A] en [appellant B] erop dat de raad het belang van de buurtbewoners bij het behoud van de horecabestemming niet heeft meegewogen en de vaststelling van het plan niet het algemeen belang dient. Voorts wijzen zij erop dat de overgelegde tekeningen behorende bij de omgevingsvergunning onleesbaar, onjuist en incompleet zijn, zodat het op de weg van de raad had gelegen om ten aanzien hiervan de benodigde gegevens te verzamelen voordat werd overgegaan tot vaststelling van het plan. Verder voeren [appellant A] en [appellant B] onder verwijzing naar wat in het collegevoorstel staat aan dat het bestemmingsplan onvoldoende is gemotiveerd. Daarin wordt volgens hen geen afdoende motivering gegeven en het lijkt erop dat voornamelijk het eigen belang van de gemeente wordt gediend, omdat een anterieure overeenkomst is gesloten met Zuiver Vastgoed, zo stellen [appellant A] en [appellant B].
7.1. De Afdeling overweegt dat inspraak en zienswijzen mogelijk zijn geweest via het ontwerpplan. Niet is gebleken dat de daarvoor geldende wettelijke procedures niet zijn gevolgd. Het voeren van overleg en het bieden van inspraak voorafgaande aan de terinzagelegging van het ontwerpplan maken geen onderdeel uit van de in de Wro en het Bro geregelde bestemmingsplanprocedure. Verder bevat de participatie- en inspraakverordening van de gemeente Amstelveen geen regels over de fase voorafgaand aan het ontwerpplan. Het gestelde gebrek aan inspraak in deze fase heeft daarom geen gevolgen voor de rechtmatigheid van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan.

Uit de stukken is gebleken dat [appellant A] en [appellant B] weliswaar een horecabestemming in het plangebied voor ogen hebben, maar zij hebben geen stukken overgelegd waaruit een tijdig en concreet initiatief blijkt. Het enkele feit dat zij de wens hebben uitgesproken om ter plaatse een café te exploiteren, is onvoldoende om dat aan te merken als een concreet particulier initiatief waarin de raad aanleiding had moeten zien om dat nader te onderzoeken. De omstandigheden dat met Zuiver Vastgoed een anterieure overeenkomst is gesloten en dat in de brief van 13 november 2018 van de gemeente aan [appellant B] staat: "Wij hopen dat u begrijpt dat wij op de ingeslagen weg verder gaan." maken dit niet anders. Daarbij acht de Afdeling van belang dat als [appellant A] en [appellant B] een tijdig en concreet initiatief aan de raad hadden voorgelegd, de raad hiermee bij de vaststelling van het bestemmingsplan rekening had moeten houden ongeacht de inhoud van de brief van 13 november 2018 en de anterieure overeenkomst met Zuiver Vastgoed. De Afdeling volgt [appellant A] en [appellant B] dan ook niet in hun stelling dat zij geen eerlijke kans hebben gekregen om hun initiatief voor te dragen. Gelet op het vorenstaande volgt de Afdeling [appellant A] en [appellant B] evenmin in hun stelling dat hun de mogelijkheid is ontnomen om voor hun belangen op te komen en evenmin dat de raad partijdig of

vooringenomen heeft gehandeld.
Het betoog faalt in zoverre.

7.2. Wat betreft het betoog over de alternatieven, overweegt de Afdeling dat de raad bij de keuze van een bestemming een afweging moet maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het plan. Daarbij heeft de raad beleidsruimte. De voor- en nadelen van alternatieven moeten in die afweging worden meegenomen.

De raad heeft het door Van Spronsen & Partners horeca-advies in zijn opdracht opgestelde rapport "Haalbaarheidstoets horeca-invulling Amsteldijk Zuid 105 te Amstelveen" van 28 april 2020 daarvoor gebruikt. Uit dat rapport blijkt dat het realiseren van horeca op de locatie bedrijfseconomisch niet haalbaar is. Voor zover [appellant A] en [appellant B] stellen dat dit onderzoek gebrekkig is omdat het alleen betrekking heeft op de rendabiliteit van grootschalige horeca en niet van kleinschalige horeca, overweegt de Afdeling dat in dit rapport staat dat cafetaria, fastfoodrestaurant, shoarmazaak, café en coffeeshop/theehuis een laag bestedingsniveau hebben, waardoor deze concepten veel "traffic" nodig hebben of dienen te fungeren als wijkfunctie voor direct omliggende woonwijken. De locatie voldoet volgens het rapport niet aan deze voorwaarden, waardoor deze invullingen niet kansrijk worden geacht. Gelet hierop is wel ingegaan op de haalbaarheid van kleinschalige horeca. Gelet op het vorenstaande heeft de raad het door [appellant A] en [appellant B] voorgestelde alternatief afgewogen bij de vaststelling van het plan en dat alternatief mogen afwijzen.

Het betoog faalt in zoverre.

7.3. Over het betoog dat de raad bij de voorbereiding van het besluit niet de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen heeft vergaard, overweegt de Afdeling als volgt. De raad heeft toegelicht dat geen bericht is ontvangen van een gegadigde voor de koop van de horecabestemming. Ook is er volgens de raad geen zienswijze ingediend door een geïnteresseerde in de horecabestemming. [appellant A] en [appellant B] hebben niet met stukken onderbouwd dat er gegadigden waren voor de koop van de horecabestemming. Voor zover zij verder stellen dat onduidelijk is of de perceeleigenaar moeite heeft gedaan om het perceel met een horeca-woonbestemming te verkopen, overweegt de Afdeling dat, wat daar ook van zij, uit de haalbaarheidstoets is gebleken dat het realiseren van horeca op de locatie bedrijfseconomisch niet haalbaar is. Voor het oordeel dat de raad bij de voorbereiding van het besluit niet de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen heeft vergaard, ziet de Afdeling dan ook geen aanleiding.

Het betoog faalt in zoverre.

7.4. Wat betreft het betoog over het ontbreken van maatschappelijk draagvlak voor het plan, wijst de Afdeling erop, zoals eerder is overwogen (onder meer in haar uitspraak van 18 december 2019, ECLI:NL:RVS:2019:4209, en 27 mei 2015, ECLI:NL:RVS:2015:1702), dat het ontbreken van maatschappelijk draagvlak niet betekent dat een bestemmingsplan niet in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. De enkele omstandigheid dat in dit geval draagvlak voor de voorziene woningen zou ontbreken, wat daar ook van zij, kan daarom geen dragend argument zijn voor het weigeren van de planologische medewerking.

Verder heeft de raad de belangen van de buurtbewoners in zijn besluitvorming betrokken. De zienswijzen van buurtbewoners zijn in de zienswijzennota opgenomen en afgewogen. Dat dit niet heeft geleid tot behoud van de horecafunctie betekent op zichzelf niet dat het belang van de buurtbewoners niet in de besluitvorming is betrokken. Daarbij betrekt de Afdeling dat de raad de haalbaarheidstoets heeft laten opstellen, waaruit is gebleken dat het realiseren van

horeca op de locatie bedrijfseconomisch niet haalbaar is.
Het betoog faalt in zoverre.

7.5. Wat betreft het betoog over de overgelegde tekeningen, overweegt de Afdeling dat [appellant A] en [appellant B] niet hebben gemotiveerd waarom de tekeningen onleesbaar, onjuist en incompleet zijn. De raad heeft toegelicht dat de tekeningen zijn aangepast tussen het ontwerp en de verleende omgevingsvergunning en dat de raad kennis heeft genomen van deze aanpassing van de tekening. [appellant A] en [appellant B] hebben dit niet gemotiveerd bestreden.

Het betoog faalt in zoverre.

7.6. Over het betoog dat het bestemmingsplan onvoldoende is gemotiveerd, overweegt de Afdeling als volgt. In het collegevoorstel wordt weliswaar een korte algemene motivering gegeven, maar daarin staat ook dat in de plantoelichting is beschreven waarom er ten aanzien van het onderhavige plan sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In de plantoelichting wordt onder andere ingegaan op de behoefte en de ruimtelijke kwaliteit. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat het plan onvoldoende is gemotiveerd. In de enkele omstandigheid dat met Zuiver Vastgoed een anterieure overeenkomst is gesloten, ziet de Afdeling evenmin aanleiding voor het oordeel dat met de vaststelling van het plan alleen het eigen belang van de gemeente en van Zuiver Vastgoed wordt gediend.

Het betoog faalt.

Omgevingsvergunning

8. [appellant A] en [appellant B] betogen dat het college hun argumenten tegen de omgevingsvergunning onvoldoende heeft weersproken.

8.1. In deze niet nader gemotiveerde beroepsgrond ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de omgevingsvergunning is vastgesteld in strijd met artikel 3:46 van de Awb.

Het betoog faalt.

9. Nu het bestemmingsplan het toetsingskader heeft gevormd voor de omgevingsvergunning en het bestemmingsplan naar aanleiding van het beroep moet worden vernietigd, moet ook het besluit tot verlening van de omgevingsvergunning op de hiervoor vermelde grond worden vernietigd. Het beroep is daarom ook gegrond voor zover het is gericht tegen de omgevingsvergunning.

Besluit hogere waarden

10. [appellant A] en [appellant B] betogen dat het besluit hogere waarden onvoldoende is gemotiveerd, omdat het college de geluidsverhoging alleen baseert op het feit dat andere alternatieven om het geluid te verminderen niet haalbaar zijn.

10.1. Het college stelt zich op het standpunt dat het relativiteitsvereiste in de weg staat aan een inhoudelijke behandeling van deze beroepsgrond.

10.2. De regeling in de Wgh strekt ertoe dat bij besluit wordt vastgesteld welke geluidbelasting - na het zo mogelijk treffen van maatregelen - bij de voorziene woningen maximaal mag optreden. Zoals de Afdeling heeft overwogen in de uitspraak van 11 november 2020, ECLI:NL:RVS:2020:2706, onder 10.93 en 10.94, strekt de regeling daarmee tot bescherming van de toekomstige bewoners van de te bouwen woningen.

[appellant A] en [appellant B] zijn geen eigenaren van één van de woningen waarvoor hogere waarden zijn vastgesteld en ook is niet gebleken van concrete interesse in de koop en/of bewoning van een van de woningen die in het plan zijn voorzien. Onder deze omstandigheden strekt de regeling van de Wgh naar het oordeel van de Afdeling kennelijk niet tot bescherming van hun belangen, zodat wat zij aanvoeren tegen het besluit hogere waarden niet kan leiden tot vernietiging van dat besluit. Daarom ziet de Afdeling af van een inhoudelijke bespreking van het beroep.

Conclusie

11. Gelet op wat onder 4.6 is overwogen, is het beroep tegen het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan gegrond. Dit besluit moet worden vernietigd wegens strijd met artikel 24, eerste lid, onder a, van de PRV. Ter zitting is verzocht om het gebrek met toepassing van artikel 6:22 van de Awb te passeren. De Afdeling ziet evenwel geen aanleiding om dit gebrek met toepassing van dat artikel te passeren.

12. Gelet op wat onder 9 is overwogen is het beroep tegen het besluit tot verlening van de omgevingsvergunning gegrond, zodat ook dit besluit moet worden vernietigd.

13. Gelet op wat onder 10.2 is overwogen is het beroep tegen het besluit hogere waarden ongegrond.

14. Uit een oogpunt van rechtszekerheid en gelet op artikel 1.2.3 van het Bro, ziet de Afdeling aanleiding de raad op te dragen het hierna in de beslissing nader aangeduide onderdeel van deze uitspraak binnen vier weken na verzending van de uitspraak te verwerken in het elektronisch vastgestelde plan dat te raadplegen is op de landelijke voorziening, www.ruimtelijkeplannen.nl.

Proceskosten

15. De raad en het college moeten de proceskosten vergoeden.

De verzochte reiskosten anders dan voor reizen met het openbaar vervoer komen niet voor vergoeding in aanmerking nu niet is onderbouwd waarom reizen met het openbaar vervoer niet mogelijk was. De Afdeling gaat bij het vaststellen van de hoogte van de reiskosten dan ook uit van reizen met het openbaar vervoer.

De opgegeven verletkosten zijn niet met stukken onderbouwd. De Afdeling gaat bij het vaststellen van de hoogte van die kosten daarom uit van een forfaitair maximaal uurtarief van € 7,00 en van een forfaitair aantal uren van 6, zodat de verletkosten worden gesteld op € 42,00.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart het beroep tegen het besluit van het college van burgemeester en wethouders van Amstelveen van 23 april 2021 tot het vaststellen van hogere waarden als bedoeld in artikel 110a van de Wet geluidhinder ten behoeve van het bestemmingsplan "Amsteldijk Zuid 105" ongegrond;

II. verklaart het beroep tegen het besluit van de raad van de gemeente Amstelveen van 2 juni 2021 tot vaststelling van het bestemmingsplan "Amsteldijk Zuid 105" gegrond;

III. verklaart het beroep tegen het besluit van 14 juli 2021 van het college van burgmeester en

wethouders van Amstelveen waarbij aan Zuiver Vastgoed Amsterdam B.V. een omgevingsvergunning is verleend voor de activiteit bouwen, gegrond;
IV. vernietigt de onder II en III genoemde besluiten;

V. draagt de raad van de gemeente Amstelveen op om binnen vier weken na verzending van deze uitspraak ervoor zorg te dragen dat het hiervoor vermelde onderdeel IV, in samenhang met onderdeel II, wordt verwerkt in het elektronisch vastgestelde plan dat te raadplegen is op de landelijke voorziening, www.ruimtelijkeplannen.nl;

VI. veroordeelt de raad van de gemeente Amstelveen en het college van burgemeester en wethouders van Amstelveen tot vergoeding van bij [appellant A] en [appellant B] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.584,38, waarvan € 1.518,00 is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan één van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;

VII. gelast dat de raad van de gemeente Amstelveen en het college van burgemeester en wethouders van Amstelveen aan [appellant A] en [appellant B] het door hen voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 181,00 vergoeden, met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan één van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan.

Aldus vastgesteld door mr. A. ten Veen, voorzitter, en mr. B. Meijer en mr. G.O. van Veldhuizen, leden, in tegenwoordigheid van mr. A. van Helvoort, griffier.

w.g. Ten Veen

voorzitter

w.g. Van Helvoort

griffier

Uitgesproken in het openbaar op 31 augustus 2022

877

Advies provincie Noord-Holland

FORMAT BEHANDELING PLANNEN RUIMTELIJKE KWALITEIT

Datum: 26 januari 2021

VOORTRAJECT
(in te vullen door planadviseur of RO-adviseur)

Plangegevens (naam, adres, gemeente)

Herontwikkeling met woningen (Zwarte Kat) Amsteldijk-Zuid 105, Amstelveen

Behandelend ambtenaar

Jacqueline Verwindt

Soort plan (bijv. vooroverleg, prealabele vraag, voorontwerp bestemmingsplan, wijzigingsplan)
voorontwerp
Ontwerp

Korte omschrijving van het plan (functie, omvang, korte voorgeschiedenis)
Betreft de herontwikkeling van een perceel met daarop een horecagelegenheid tot 3 woningen.

Eventuele bijzonderheden (bijv. politieke gevoeligheid, eerder behandeld)

Het plan kent behoorlijk wat weerstand vanuit het dorp. De gemeente heeft ingestemd met behandeling in de ARK om te bezien of zij met het planontwerp voldoende recht doen de Leidraad de Leidraad en het Gebiedsperspectief en Beeldkwaliteitsplan Amstelscheg en zo nee welke handvatten er te geven zijn om het plan te verbeteren.

Ambtelijke beoordeling:

- *Welke stukken zijn beschikbaar?*
  1. *Verbeelding plan;*
  2. *Tekeningen behorende bij ontwerp omgevingsvergunning;*
  3. *Bestaande en nieuwe maaiveldniveau's;*
  4. *Impressie*

- *Welke artikelen van de PRV zijn van toepassing en is er strijd met de PRV?*
  Locatie ligt in de Amstelscheg en transformeert een ene stedelijke functie naar een andere. Dat is op zich passend, maar gelet op de ligging langs de Amstel en de rand van het dorp in de Amstelscheg is de ruimtelijke kwaliteit een zwaarwegend aspect.

AMBTELIJK ADVIES RUIMTELIJKE KWALITEIT
(in te vullen door ambtelijk adviseur ruimtelijke kwaliteit)

Datum: 26 januari 2021

Impact van het plan en motivering 'naar ARO' of 'niet naar ARO' (bij RvR als regel niet naar de ARO)
Gezien de omvang en impact van deze ontwikkeling is behandeling in de ARO niet nodig.

Beoordeling storendheid en motivering (bij RvR)
N.v.t.

Inhoudelijk advies (ARK-advies bij plannen met weinig impact / 'vragen aan de ARO' bij plannen met grotere impact (in overleg met planadviseur) / in geval van RvR: ruimtelijk advies)

Aan de hand van het beschikbare beeldmateriaal is een redelijke inschatting te maken van de ruimtelijke kwaliteit van het plan en wat daarin verandert ten opzichte van de huidige situatie.

In de huidige situatie is er sprake van een voormalig café, dat relatief dicht op de weg staat. Aan de zuidkant hiervan is een parkeervoorziening met beplanting eromheen. De 3D-visualisaties geven een goed beeld van de nieuwe situatie met de drie woningen. De bouw van de woning aan de zuidkant gaat ten koste van een deel van het groen - waaronder een beeldbepalende hoge boom - rond de parkeerplaats. Hierdoor oogt de nieuwe situatie wat harder (minder groen) dat nu het geval is. Wat betreft het doorzicht naar de achtergelegen polder verandert er niet zoveel, omdat de huidige beplanting dit doorzicht al deels belemmert.

In de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie staat het ensemble Amstelscheg dat ruimtelijke kwaliteit bij nieuwbouw gebaat is bij het bouwen op maaiveld (polderniveau) en niet op dijkkruin-niveau, en ook het behoud van de teensloot. Dit in verband met de wens om de continuïteit van de dijken te behouden of te versterken. In het geval van het buurtschap de Zwarte Kat, waar deze plek toe behoort, ligt de sloot wat verder van de dijk af en staan meer woningen op dijkniveau langs de weg. Bouwen op dijkniveau en deels iets lager, zoals in het voorliggende plan, sluit dus aan bij de huidige kenmerken. De nieuwe woningen staan zelfs minder dicht op de weg dan het voormalige café. Dit is een ruimtelijke verbetering.

In de onderbouwing missen we een historische en ruimtelijke analyse van het buurtschapje Zwarte Kat en hoe de bebouwing inspeelt op die historische en ruimtelijke situatie.

In algemene zin lijkt de nieuwe situatie in elk geval niet tot een verslechtering van de ruimtelijke kwaliteit te leiden. Om de nieuwe situatie nog wat beter te kunnen inschatten en te kunnen vergelijken met de bestaande situatie is nog wat extra beeldmateriaal nodig:

- een kaart van de bestaande situatie, op dezelfde schaal als de nieuwe situatie. Bij voorkeur beide kaarten inclusief (bestaande en/of te behouden) beplanting en ook het liefst naast elkaar in beeld gebracht, zodat een goede vergelijking kan worden gemaakt;
- in aansluiting hierop: een erfinrichtingsplan (kaart) waarop inzichtelijk is gemaakt wat er naast en achter de nieuwe woningen komt (beplanting, bijgebouwen etc.). We zijn speciaal geïnteresseerd in hoe de erven zich verhouden tot de openbare weg.

Advies provincie Noord-Holland

FORMAT BEHANDELING PLANNEN RUIMTELIJKE KWALITEIT

Datum: 18 maart 2021

VOORTRAJECT
(in te vullen door planadviseur of RO-adviseur)

Plangegevens (naam, adres, gemeente)

Herontwikkeling met woningen (Zwarte Kat) Amsteldijk-Zuid 105, Amstelveen (tweede behandeling)

Behandelend ambtenaar

Jacqueline Verwindt

Soort plan (bijv. vooroverleg, prealabele vraag, voorontwerp bestemmingsplan, wijzigingsplan)
voorontwerp
Ontwerp

Korte omschrijving van het plan (functie, omvang, korte voorgeschiedenis)
Betreft de herontwikkeling van een perceel met daarop een horecagelegenheid tot 3 woningen.

Eventuele bijzonderheden (bijv. politieke gevoeligheid, eerder behandeld)

Het plan kent behoorlijk wat weerstand vanuit het dorp. De gemeente heeft ingestemd met behandeling in de ARK om te bezien of zij met het planontwerp voldoende recht doen de Leidraad de Leidraad en het Gebiedsperspectief en Beeldkwaliteitsplan Amstelscheg en zo nee welke handvatten er te geven zijn om het plan te verbeteren.

Ambtelijke beoordeling:

- *Welke stukken zijn beschikbaar?*
  1. *Verbeelding plan;*
  2. *Tekeningen behorende bij ontwerp omgevingsvergunning;*
  3. *Bestaande en nieuwe maaiveldniveau's;*
  4. *Impressie*
  5. *Aanvullende tekeningen (2 maart 2021)*

- *Welke artikelen van de PRV zijn van toepassing en is er strijd met de PRV?*
  Locatie ligt in de Amstelscheg en transformeert een ene stedelijke functie naar een andere. Dat is op zich passend, maar gelet op de ligging langs de Amstel en de rand van het dorp in de Amstelscheg is de ruimtelijke kwaliteit een zwaarwegend aspect.

AMBTELIJK ADVIES RUIMTELIJKE KWALITEIT
(in te vullen door ambtelijk adviseur ruimtelijke kwaliteit)

Datum: 18 maart 2021

Impact van het plan en motivering 'naar ARO' of 'niet naar ARO' (bij RvR als regel niet naar de ARO)
Gezien de omvang en impact van deze ontwikkeling is behandeling in de ARO niet nodig.

Beoordeling storendheid en motivering (bij RvR)
N.v.t.

Inhoudelijk advies (ARK-advies bij plannen met weinig impact / 'vragen aan de ARO' bij plannen met grotere impact (in overleg met planadviseur) / in geval van RvR: ruimtelijk advies)

Advies n.a.v. aanvullende informatie:

Naar aanleiding van het eerdere ARK-advies van 26 januari 2021, is 2 maart 2021 door de gemeente aanvullende informatie geleverd. In het eerdere advies was vooral nog behoefte aan beter beeldmateriaal, zodat de nieuwe en oude situatie beter te vergelijken is en er meer duidelijk is over de nieuwe terreininrichting.

De aanvullende informatie geeft grotendeels invulling aan die opmerkingen. De nieuwe impressie is ook heel verhelderend. Wat betreft de bestaande terreininrichting is het plaatje wel erg abstract: er lijkt alleen wat beplanting langs de rand te staan, maar de overige bomen en ook de parkeerplaats staan niet op de kaart aangegeven. Geadviseerd wordt om dit nog aan te passen. Het plan hoeft niet nog een keer in het ARK-overleg te worden behandeld. Ruimtelijke kwaliteit kan hiermee, in combinatie met het eerdere advies, als afgestemd beschouwd.


AMSTELDIJK ZUID
K 2
971 m2
K 2
613 m2
K 3
465 m2
WONING 1
bebouwingsoppervlak
150 m2
WONING 2
bebouwingsoppervlak
143 m2
WONING 3
bebouwingsoppervlak
125 m2
PP =Parkeerplaats auto
PP
11570
2566
4483
10275
5000
6500
4000
2500
2000
1984
1980
1280
5500
5000
5000
5000

Aan de leden van Provinciale Staten Noord-Holland

Zwaagdijk-West, 9 januari 2024

Onderwerp: Situatie in Zwaagdijk-West

Geachte leden van de Provinciale Staten,

De werkgroep Balkweiterhoek 76/76a maakt zich zorgen over de toezegging van gedeputeerde Beemsterboer om met de werkgroep in gesprek te gaan. Op de staten-vergadering van 11 september 2023 zijn vragen gesteld over het haalbaarheidsonderzoek van vestiging van spoedzoekers en statushouders. De vragen die door sommige leden van de staten zijn gesteld, zijn onbeantwoord met de belofte dat met de bewoners overleg zal worden gevoerd. Immers het vertrouwen met de bewoners moest worden hersteld. Dat overleg is vervolgens kort na deze vergadering gepland maar door de gedeputeerde afgezegd. Sindsdien is er een volledige radiostilte.

De werkgroep heeft begrepen dat op 15 januari 2024 dit onderwerp opnieuw aan de orde komt. Wij vonden het belangrijk om u op de hoogte te stellen van de huidige situatie.

Op 24 januari 2024 is er een door de werkgroep georganiseerde bewonersavond waarbij wij zowel de gedeputeerde als de statenleden uitnodigen. Die bijeenkomst zal plaatsvinden in dorpshuis de Wildebras in Zwaagdijk-West met als aanvangstijdstip 20.00 uur. Wij hopen op uw aller aanwezigheid.

Namens de werkgroep Balkweiterhoek 76/76a van de Dorpsraad Zwaagdijk-West,

[redacted], secretaris
[redacted], voorzitter

Zienswijzen

omtrent
het voorgenomen plan voor een tijdelijke crisisnoodopvang in Schagen Oost

AAN: College van burgemeester en wethouders van Schagen
Postbus 8
1740 AA Schagen

VAN: …….
…….
…….

Onderwerp: Zienswijzen
Referten:

1. Burgemeester besluit d.d. 30 oktober 2023, zonder nummer of kenmerk
2. Uitspraak Kamer voorlopige voorziening van de Rechtbank Noord-Holland, zaaknummer HAA 23/ 7467 GEMWT V00, d.d. 17 januari 2024,
3. Gemeente Schagen, ander besluit van algemene strekking, Gemeenteblad van Schagen 2024, nr. 37258, d.d. 19 januari 2024
4. Gemeente Schagen, Nieuwsbrief aan omwonenden crisisnoodopvang Schagen Oost d.d. 19 januari 2024

Schagen, ….. januari 2024

Geacht college,

Hierbij maak ik mijn zienswijzen kenbaar met betrekking tot een voorgenomen plan voor de komst van een tijdelijke crisisnoodopvang voor vluchtelingen in Schagen Oost. Helaas kan ik niet specifieker en duidelijker aangeven waarover mijn zienswijzen gaan. De redenen hiervoor worden hierna uiteengezet.

1. Enkele opmerkingen vooraf

a) Het Burgemeester besluit van 30 oktober 2023 (Referte 1) is door de voorzieningenrechter niet bestempeld als een publiekrechtelijk besluit, maar als een privaatrechtelijke rechtshandeling (Referte 2). De vraag die hierbij opkomt is waarom er geen gebruik is gemaakt van een meerzijdige rechtshandeling, zoals een overeenkomst of contract tussen de partijen.
b) Het Burgemeester besluit heeft ook geen juridische onderbouwing meer en kan en mag niet gebruikt worden als eenzijdige privaatrechtelijke rechtshandeling. De andere partij zal eerst moeten toestemmen voordat er een verbintenis ontstaat.
c) Het ‘ander besluit van algemene strekking’ (Referte 3) spreekt over “een locatie voor crisisnoodopvang” en over een zienswijze “omtrent het voorgenomen plan”. Er wordt verder geen specificatie van dit plan gegeven.

d) In de Nieuwsbrief (Referte 4) spreekt u over een zienswijze op “de komst van de tijdelijke opvanglocatie in Schagen Oost”. Ook hier geen duidelijk afgebakend geheel en een andere terminologie voor de crisisnoodopvang.
e) De Algemene wet bestuursrecht (Awb) spreekt over een wettelijke termijn voor het naar voren brengen van een zienswijze van zes weken. Het is uiterst frustrerend voor de omwonenden dat u deze zienswijzeperiode terugbrengt tot minder dan 12 dagen. Het verkorten van deze termijn is juridisch ook niet mogelijk.[1]
f) De omwonenden moeten nu versneld een zienswijze naar voren brengen over een onduidelijk en niet-concreet plan voor een tijdelijke crisisnoodopvang in Schagen Oost.
g) Omwonenden kunnen geen specifieke zienswijze geven over de (aanvraag) omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsvergunning (BOPA), met alle bijbehorende stukken.
h) Door de tijdsrestricties is het niet mogelijk dat het college van B&W bij de beslissing over de vergunningsaanvraag van het COA voor een tijdelijke crisisnoodopvang de zienswijzen van omwonenden en andere belanghebbenden meeneemt in haar beslissing.
i) Door de tijdrestricties is het ook niet mogelijk dat de gemeenteraad tijdig, volledig en correct op de hoogte gesteld wordt van alle zienswijzen in deze.

Zienswijzen

A. Vernietig het Burgemeester besluit van 30 oktober 2023. Dit besluit is schimmig, verwarrend en de functie kan beter worden overgenomen door meerzijdige rechtshandelingen zoals een (huur)overeenkomsten of contract.
B. Maak specifiek en duidelijk waarover zienswijzen worden gevraagd.
C. Verleng de termijn waarbinnen zienswijzen kunnen worden ingediend tot de wettelijk voorgeschreven termijn. Zie er dus op toe dat de omwonenden de wettelijke reactietijd krijgen om hun zienswijzen te geven.
D. Zie erop toe dat er voor de omwonenden een hoorzitting wordt georganiseerd over dit onderwerp, zodat zij de tijd en gelegenheid krijgen om hun zienswijzen mondeling toe te lichten.
E. Zie erop toe dat alle zienswijzen worden meegenomen bij de beslissing van het college van B&W over de aanvraag van een omgevingsvergunning van het COA op 2 februari a.s.
F. Zie erop toe dat de raadsleden ruim voordat zij moet beslissen over de crisisnoodopvang tijdens de raadsvergadering van 7 februari a.s. alle zienswijzen in hun bezit hebben.

2. Begrippen

Voordat er nog meer zienswijzen worden beschreven, zullen eerst enkele begrippen worden genoemd en gedefinieerd. Dit zijn veelal wettelijke of door hulpdiensten vastgestelde termen.

Crisis

Een situatie waarin een vitaal belang van de samenleving is aangetast of dreigt te worden aangetast.

Crisisbeheersing

[1] ABRvS, 28 december 2001, 199901832/1, AB 2002, 212.

Het geheel van maatregelen en voorzieningen, met inbegrip van de voorbereiding daarop, dat het gemeentebestuur of het bestuur van een veiligheidsregio in een crisis treft ter handhaving van de openbare orde, indien van toepassing in samenhang met de maatregelen en voorzieningen die op basis van een bij of krachtens enige andere wet toegekende bevoegdheid ter zake van een crisis worden getroffen.

Kenmerken crisis
Het belangrijkste kenmerk van een crisis is dat deze het gevolg is van een gebeurtenis die zich plotseling en onverwacht voordoet. Bovendien is bij een crisis vaak sprake van gevaar voor personen of de volksgezondheid.
Het plotse, onverwachte karakter van de gebeurtenis leidt in combinatie met één of meer van deze kenmerken vaak tot een radeloze, paniekerige of besluiteloze reactie op de situatie. Mensen weten dan doorgaans niet wat ze moeten doen. Ze zijn overdonderd. Reguliere omstandigheden worden ruw verstoord door deze gebeurtenis.
Een crisis overkomt je en is het gevolg van een gebeurtenis waarop je geen invloed kunt uitoefenen.[2]

Ramp
Een zwaar ongeval of een andere gebeurtenis waarbij het leven en de gezondheid van veel personen, het milieu of grote materiële belangen in ernstige mate zijn geschaad of worden bedreigd en waarbij een gecoördineerde inzet van diensten of organisaties van verschillende disciplines is vereist om de dreiging weg te nemen of de schadelijke gevolgen te beperken;

Vitaal belang
Betreft levensbedreigende situaties en/of aspecten van veiligheid die leiden tot ontwrichting van de samenleving.

Tijdsduur voor crisisnoodopvang[3]
Er is sprake van crisisnoodopvang indien de verwachting is dat er landelijk binnen zeven dagen geen opvangplekken meer beschikbaar zijn voor nieuwe asielzoekers, en dat de inzet van crisisnoodopvang nog de enige mogelijkheid is.
De Raad van State adviseert om als richtlijn voor het gebruik van een specifieke locatie voor crisisnoodopvang een duur van 1 week te hanteren. Zo nodig kan deze duur een- of tweemaal verlengd worden met 24 uur. Hierbij is ook het advies van de Raad van State om enkel in het uiterste geval de duur van zeven dagen met een of enkele dagen te verlengen. Het is belangrijk om in verband met zowel de bestuurlijke betrouwbaarheid als het maatschappelijke draagvlak hier uiterst terughoudend mee om te gaan.

3. Analyse wet- en regelgeving bij crisis
Hieronder een korte analyse waarom er in Schagen geen sprake is van een crisis of ramp en dat hier dus ook geen bevoegdheden aan kunnen worden ontleend.[4] Het besluit om een crisisnoodopvang op te richten in Schagen Oost verliest dus alle juridische onderbouwing.

Een belangrijke vraag is wanneer er precies sprake is van een ‘crisis’? In dit verband valt op dat in de huidige wetgeving veel verschillende termen worden gehanteerd.

[2] Slaman, H., *Crisismanagement, Orde in de chaos*, Boom Nelissen, Den Haag 2011.
[3] Rijksoverheid, *Handreiking crisisnoodopvang,* 2 december 2020.
[4] Raad van State, *Ongevraagd advies ‘Van noodwet tot crisisrecht'*, kenmerk W04.21.0291/I, 15 december 2021, Bijlage bij Kamerstuk II 2021/22, 29668, nr. 65, para 4.2. e.v.

Artikel 103 Grondwet noemt de ‘uit- of inwendige veiligheid’ en een ‘uitzonderingstoestand’. De Coördinatiewet uitzonderingstoestanden (Cwu) spreekt over ‘buitengewone omstandigheden’ en over ‘beperkte en algemene noodtoestanden’.
De Wet veiligheidsregio’s (Wvr) hanteert de begrippen ‘ramp’ en ‘crisis’, terwijl de Gemeentewet eenmaal spreekt over ‘ramp’ (art. 175) en vervolgens over de verstoring van de openbare orde.

Crises worden doorgaans gerelateerd aan de vitale belangen van de samenleving die, afhankelijk van de omstandigheden, kunnen nopen tot optreden op lokaal of landelijk niveau. Daarbij worden verschillende soorten crises onderscheiden.
In het kader van de Wet veiligheidsregio’s (Wvr) wordt gedacht aan ernstige inbreuken op de territoriale veiligheid, de fysieke veiligheid, de ecologische veiligheid, de economische veiligheid en de sociale en politieke stabiliteit. Als concrete voorbeelden waarin de veiligheid wordt of dreigt te worden aangetast gelden bijvoorbeeld de verstoring of uitval van vitale infrastructuur (zoals elektriciteit, ICT en water), overstromingen, infectieziekten, dierziekten, een kernongeval en een terroristische dreiging en aanslag.
Er is in Schagen geen crisis of noodtoestand, daarom kan er ook geen sprake zijn van crisisnoodopvang. De situatie in Schagen valt duidelijk niet onder deze wettelijke definities. Ook landelijk is er geen duidelijk afgebakende crisis of noodtoestand, ook omdat die niet wettelijk is uitgeroepen, evenmin als een beperkte noodtoestand of algemene noodtoestand.[5]

Zienswijzen

G. In Schagen of landelijk is er geen sprake van buitengewone omstandigheden, een ramp, crisis of noodtoestand die de oprichting van een crisisnoodopvang legitimeren.
H. Zorg voor een goede besluitvorming voor de oprichting van een crisisnoodopvang in Schagen Oost, dus besluitvorming die democratisch tot stand komt en wordt gehandhaafd.

4. Onderzoek naar alternatieve locaties

Er is bij de aanwijzing van het gebied voor crisisnoodopvang in Schagen Oost geen onderzoek gedaan naar alternatieve locaties voor deze opvang. Het karakter van de besluitvorming omtrent de goedkeuring van het huidige gebied brengt mee dat alternatieven daarbij in beginsel aan de orde dienen te komen indien er sprake is van ernstige bezwaren tegen het voorgestane gebruik waarop het plan ziet.[6]
Bij het selecteren van een geschikt gebied moeten een aantal ruimtelijke, milieu en economische criteria worden gehanteerd, die hieronder worden toegelicht. Criteria voor geschikte bouwlocaties voor een crisisnoodopvang in een groene omgeving kunnen zijn:

Groene locaties met een agrarische of bouwfunctie

In het zoekproces naar locaties zijn beschermde natuurgebieden uitgesloten. Zo ook gebieden die op meerdere en andere manieren worden beschermd. De zoektocht beperkt zich tot gebieden met een puur agrarische of bouwbestemming die niet extra worden beschermd door milieu- of andere beschermende wet- en regelgeving.

Inrichting die aansluit bij de ruimtelijke kwaliteit van het gebied

Naast het uitsluiten van natuurgebieden en bos- en duingebieden wordt rekening gehouden met bijzondere landschappelijke kwaliteiten van gebieden. Dit kan bijvoorbeeld een

[5] Artikel 1 Coördinatiewet uitzonderingstoestanden (Cwu).
[6] Raad van State, ECLI:NL: RVS:2003: AH8621, 25 juni 2003.

landschappelijk beschermd gebied zijn (nationaal of provinciaal), maar dit kan ook een landschappelijk waardevol gebied zijn dat geen bijzondere status heeft.
Over eventuele aanpassingen, ontheffingen of gedoogconstructies voor een omgevingsvergunning dient te worden besloten door de raad in het openbaar en niet door een persoon, achteraf en zonder tegenargumentatie of weerspraak.

Eenvoudige aansluiting op bestaande plaatselijk infrastructuur
De zoektocht van de gemeente Schagen naar alternatieve gebieden moet zich richten op gebieden die goed kunnen worden aangesloten op de bestaande infrastructuur van wegen en nutsvoorzieningen.
Op kleinschalige locaties zijn lokale ontsluitende infrastructurele investeringen vereist, en zijn dure infrastructurele investeringen in capaciteitsuitbreiding van wegen en nutsvoorzieningen noodzakelijk, met de zekerheid dat dit kapitaalvernietiging oplevert, door de zeer korte doorlooptijd van het project en het weer terugbrengen in originele staat van alle gronden.

Zienswijzen
I. Zoek eerst een ander gebied voor een eventuele crisisnoodopvang, omdat:
    a. Er een beschermd en kwetsbaar gebied is aangewezen voor een crisisnoodopvang.
    b. Er geen onderzoek is gedaan naar alternatieve locaties voor deze opvang.
    c. Er met zekerheid kan worden gesteld dat er sprake is van significante milieuschade en van kapitaalvernietiging, omdat het aanleggen van dure wegen en alle nutsvoorzieningen niet mag volgens wettelijke regels en bovendien wordt deze gehele inrichting na korte tijd weer verwijderd, terwijl de gronden in de originele staat moeten worden teruggebracht.
J. Zorg voor een accurate businesscase, begroting of kostenoverzicht voor het voorbereiden, oprichten, exploiteren en na korte tijd weer verwijderen van de crisisnoodopvang Schagen Oost, inclusief het terugbrengen van de gronden in de oorspronkelijke staat. Het gaat dan over alle kosten, zowel interne als externe kosten die door de overheid moeten worden opgebracht.

5. Overtreding wet- en regelgeving
Het gebied waar de crisisnoodopvang staat gepland wordt door meerdere wetten en regels beschermd, met name door de Omgevingswet. Genoemde onderstaande voorbeelden van potentiële overtredingen van wet- en regelgeving als gevolg van het voornemen om een crisisnoodopvang op te richten in Schagen Oost zijn willekeurig, maar niet limitatief; meer ter illustratie om aan te tonen dat er meerdere wetten en regelingen worden overtreden, hetgeen voorkomen moet worden.

Omgevingswet
De Omgevingswet zorgt voor een samenhangende aanpak van de leefomgeving, ruimte voor lokaal maatwerk en betere en snellere besluitvorming. Overheden, zoals de burgemeester of raad als bestuursorgaan, moeten bij plannen voor de omgeving omwonenden betrekken; dus participatie in de plannen en niet alleen eenzijdig informeren over de uitvoering van de plannen. Zo moet in de definitieve plannen staan wie de overheid bij de plannen heeft betrokken en welke uitkomsten er zijn. En hoe het participatiebeleid is ingevuld. De overheid weegt alle bijdragen en neemt uiteindelijk de beslissing over een plan.

Alle vogels die van nature in het wild in Nederland voorkomen zijn beschermd op grond van de Europese Vogelrichtlijn[7], dus ook de vogels die voorkomen in Schagen Oost. De bescherming van inheemse vogels en andere beschermde dier- en plantensoorten is in Nederland geregeld in de Omgevingswet. Deze wet bevat regels voor de bescherming van in het wild levende dier- en plantensoorten en de belangrijkste natuurgebieden in Nederland. Daarnaast bevat de wet onder meer bepalingen over houtopstanden etc.
De Omgevingswet bevat een algemene zorgplicht. Dat vereist dat eenieder voldoende zorg in acht neemt voor in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving.
Deze wet bevat ook een specifieke zorgplicht voor eenieder die een flora- en fauna-activiteit verricht en weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat die activiteit nadelige gevolgen kan hebben voor de natuurbelangen. Die zorgplicht vereist:

- Kennis verzamelen (aanwezige soorten);
- Effecten analyseren (vogels, nesten, eieren, gebiedsfuncties);
- Uitsluiten nadelige gevolgen;
- Preventieve maatregelen om deze gevolgen te voorkomen;
- Stoppen van de activiteit of herstellen van de schade als die niet kan worden voorkomen.

Bovenstaande punten zijn, voor zover bekend, niet uitgevoerd door de gemeente Schagen.

De Omgevingswet verbiedt ook om zonder omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteit inheemse vogels opzettelijk te doden of vangen, nesten, rustplaatsen en eieren van vogels te vernielen of beschadigen, eieren te rapen en onder zich te hebben, en vogels opzettelijk te storen. Uitzonderingen op deze verboden (door het verlenen van een omgevingsvergunning of een vrijstelling) zijn onder strikte voorwaarden mogelijk, onder andere voor veiligheid, schadebestrijding of wetenschappelijk onderzoek; dus niet voor het oprichten van een crisisnoodopvang. Er is in Schagen Oost blijkbaar geen onderzoek gedaan naar beschermde weidevogels, plantensoorten etc.
De Omgevingswet regelt ook hoe de ruimtelijke plannen van o.a. gemeenten tot stand komen, dus ook het omgevingsplan (ex. bestemmingsplan) van de gemeente Schagen voor het gebied waar een crisisnoodopvang staat gepland. Dit is het bestemmingsplan Landelijk Gebied Schagen,[8] waarin het bedoelde gebied een dubbele bestemming heeft: agrarisch en archeologie 3.
Dit sluit het plaatsen van de crisisnoodopvang uit en beperkt bovendien de maximale graafdiepte (‘beroeren van de grond’) tot maximaal 0,4 meter diep. Hier kan men dus geen kabels, leidingen of riolering aanleggen. Binnen de huidige bestemmingen van het terrein is de geplande crisisnoodopvang in elk geval niet toegestaan. Er is geen ontheffing of gedoogvergunning van de provincie Noord-Holland of anderszins bekend.
De Omgevingswet is de basis voor een groot deel van de vergunningen in het domein van de fysieke leefomgeving. Deze wet maakt het mogelijk om, binnen een project, met één omgevingsvergunning verschillende activiteiten (bouw, aanleg, oprichten, gebruik) uit te voeren.
Deze vergunning is (nog) niet aanwezig voor de geplande crisisnoodopvang Schagen Oost, evenmin als de nodige ontheffingen of vrijstellingen.

<u>Blauwe Reiger</u>
In het gebied waar de crisisnoodopvang is gepland komt de blauwe reiger voor. Die nestelt in het zgn. Reigerbosje aldaar. De blauwe reiger is een beschermde inheemse vogelsoort. Net

[7] Richtlijn 2009/147/EEG (PbEU 2010, L 20).
[8] Raad van State, Uitspraak 201406077/1/R1, d.d. 29 juni 2015.

als alle andere vogels die van nature in het wild in Nederland voorkomen, zijn blauwe reigers beschermd op grond van de Europese Vogelrichtlijn.
De bescherming van de blauwe reiger wordt in Nederland geregeld door de Omgevingswet.
Bij verharding van het terrein in Schagen Oost en het opbouwen van een groot tentenkamp met alle voorzieningen voor 250 personen zullen deze blauwe en mogelijk ook andere reigers gestoord worden, waarbij niet alleen de eieren van de vogels worden vernietigd of beschadigd, maar ook de nesten en rustplaatsen. Met name in het broedseizoen gedurende het voorjaar.
Er is op dit moment geen enkele ontheffing of preventieve maatregel bekend om deze vogels te beschermen tijdens de voorbereidingen en bouw van een crisisnoodopvang.

Provinciale verordening
Het gebied voor de geplande crisisnoodopvang in Schagen Oost is door de provincie aangewezen als 'Bijzonder Provinciaal Landschap'(BPL). Dit zijn landschappen waarop de provincie en de gemeente extra zuinig zijn vanwege de bijzondere eigenschappen en waarden van dit landschap voor mens en dier.
Het BPL is een beschermingsregime binnen de Omgevingsverordening NH2020 bedoeld om de meest waardevolle landschappen in Noord-Holland te beschermen. Per landschap is aangegeven welke ecologische, landschappelijke, cultuurhistorische of aardkundige waarden aanwezig zijn. Dit worden de 'kernkwaliteiten' van het landschap genoemd.
Voorbeelden hiervan zijn het leefgebied voor weidevogels, waterlopen en verkavelingsvormen in oude polders, de openheid en de vergezichten in het landschap of een bijzondere opbouw van de ondergrond. De kernkwaliteiten mogen niet worden aangetast.
Vergunningen en ontheffingen zijn voor crisisnoodopvang wel nodig maar zijn niet verstrekt voor het verharden van het terrein en voor de bouw van tenten, inclusief infrastructuur voor water, stroom, riolering etc.

Zienswijzen

K. Zie toe dat de bouw van een crisisnoodopvang in Schagen Oost voldoet aan alle wet- en regelgeving. Dus met de nodige vergunningen, ontheffingen etc. Dit om te voorkomen dat de bepalingen van, onder andere, het bestemmingsplan Landelijk gebied Schagen en de Omgevingsverordening NH2020 (BPL) enz. worden overtreden door het terrein te verharden en hier te bouwen en exploiteren, inclusief de hiervoor noodzakelijke voorbereidingswerkzaamheden voor nutsvoorzieningen etc.
L. Zie erop toe dat er wordt voldaan aan alle relevante bepalingen van de Omgevingswet.
M. Zorg in het bijzonder voor de bescherming van de blauwe reigers die nestelen in het zogenaamde Reigerbosje in Schagen Oost.
N. Zorg ervoor dat alle vergunningen, ontheffingen etc. officieel zijn vastgesteld voordat er (voorbereidende) bouwactiviteiten plaatsvinden. Dus pas indien er geen rechtsmiddelen meer openstaan tegen deze besluiten kunnen de voorbereiding en daadwerkelijke bouw aanvangen.

6. Onherstelbare schade in het aangewezen gebied.

De bouw en exploitatie van de nu geplande crisisnoodopvang zal onherstelbare schade aanrichten in het landschap. Denk bijvoorbeeld aan de aanleg van infrastructuur van wegen, stroomvoorzieningen met grote walmende generatoren en de aanleg riolering en/of septic tanks.

Archeologisch

Het gebied heeft ook een archeologische functie. Door graafwerkzaamheden kan een vindplaats sterk verstoord worden. Het plaatsen van funderingspalen en leidingen kan toekomstig onderzoek van de vindplaats lastig maken.
Een ander gevolg van bouwwerkzaamheden kan zijn dat er stoffen in de grond terechtkomen die de archeologische resten aantasten. Een overzicht van de mogelijke gevolgen van bebouwing op archeologische vindplaatsen is te vinden in de publicatie de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed.[9]

Milieu en voorzorgsbeginsel
Het is evident dat er milieuschade zal optreden indien er een tentenkamp voor 250 personen wordt gebouwd en de grond verhard wordt in een beschermd gebied; gedeeltelijk zal deze milieuschade onomkeerbaar zijn. Vervuiling van water, lucht en bodem zijn voorspelbaar, daarom is toepassing van het voorzorgsbeginsel hier op zijn plaats.
Het voorzorgsbeginsel is het beginsel dat inhoudt dat overheden maatregelen nemen wanneer er gegronde redenen zijn om aan te nemen dat activiteiten negatieve gevolgen kunnen hebben voor het milieu.
Het voorzorgsbeginsel heeft primair tot doel om een handvat te bieden in situaties waarin er (nog) onzekerheid is over de milieueffecten, maar waarin het gewenst is om in een zo vroeg mogelijk stadium preventief in te grijpen om onacceptabele milieueffecten of zelfs onherstelbare schade te voorkomen.
Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 is het voorzorgsbeginsel voor het eerst gecodificeerd in de nationale rechtsorde, waardoor de rol van het voorzorgsbeginsel naar alle verwachting de komende jaren nog meer zal toenemen in het brede omgevingsrecht.
Bij het nemen van besluiten in het (omgevings)recht moet op dit moment het voorzorgsbeginsel als 'bestuurlijk' beginsel worden toegepast. Het voorzorgsbeginsel vormt geen belemmering voor autoriteiten, maar het vormt daarentegen wel een rechtvaardiging voor het nemen van bepaalde keuzes.[10]
Op dit moment is er bij de oprichting van de crisisnoodopvang in Schagen Oost geen sprake van toepassing van het voorzorgsbeginsel.

Zienswijzen
O. Zorg dat de archeologische functie van het gebied Schagen Oost intact blijft.
P. Zorg ervoor dat de voorbereidingen en daadwerkelijke bouw van de crisisnoodopvang in Schagen Oost geen oorzaak zijn van onherstelbare schade aan het milieu, maar ook niet van negatieve economische aspecten.
Q. Zorg ervoor dat het voorzorgsbeginsel wordt toegepast, waardoor onherstelbare schade kan worden voorkomen.

7. Maatschappelijke rapporten

Mensenrechten
Mensen- en kinderrechtelijke verplichtingen vormen de basis waaraan iedere vorm van asielopvang moet voldoen. Er mag geen onderscheid zijn tussen verschillende soorten opvang. Die is er in de praktijk wel. Dit moet voorkomen worden in de tijdelijke crisisnoodopvang in Schagen Oost. Het blijkt dat overheden die noodopvang voor

[9] Huisman e.a., *De invloed van bouwwerkzaamheden op archeologische vindplaatsen,* Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, Amersfoort, 2011.
[10] Smits, P.M., Een steeds bredere toepassing van het voorzorgsbeginsel in het omgevingsrecht, in: *Tijdschrift voor bouwrecht* 2023/42, nr. 4, april 2023, pp. 317-327.

vluchtelingen organiseren, vaak geen rekening houden met de mensenrechten van de vluchtelingen.
De Nederlandse ombudsmannen signaleren in hun rapport[11] een aantal knelpunten in de leefomstandigheden van de gezinnen in de crisisnoodopvang. De algemene waardigheid van mensen – volwassenen en kinderen – wordt hierdoor onvoldoende beschermd. Beleidskeuzes, voorkeuren en wet- en regelgeving zorgen ervoor dat niet voldaan wordt aan belangrijke beginselen die bijdragen aan de waardigheid van mensen, namelijk autonomie, zelfbeschikking, en non-discriminatie.
Beperkingen in mankracht en capaciteit maken het soms onmogelijk om wél aan deze beginselen te voldoen. De gevolgen hiervan worden vooral gedragen door de bewoners van de crisisnoodopvang, zoals in Schagen. Deze mensen bevinden zich vaak in een kwetsbare situatie. Maar ook voor de professionals is het onwerkbaar.
De ombudsmannen constateren dan ook dat de overheid:

- Te weinig oog heeft voor de noodzaak voor eigen regie en autonomie.
- Niet voldoet aan de verplichting een menswaardige levensstandaard te garanderen.
- Nauwelijks informatie verstrekt en transparantie biedt.
- Voorbijgaat aan belangen van kinderen en hun ontwikkelingsperspectief.
- Verschillende groepen vluchtelingen ongelijk behandelt.

De ombudsmannen stellen dat de crisisnoodopvang niet voldoet aan mensenrechtelijke en kinderrechtelijke verplichtingen. Verplichtingen die volgen uit mensenrechtenverdragen, kinderrechtenverdragen en asielverdragen die de Nederlandse overheid heeft erkend. Vanuit een normenkader van mensenrechten en kinderrechten roepen zij daarom gemeenten op de volgende aanbevelingen per direct uit te voeren:

- Zorg voor huisvesting met voldoende privacy en kookvoorzieningen.
- Organiseer onderwijs en zinvolle dagbesteding.
- Doe wat nu al kan. Maak gebruik van de kennis en expertise van bewoners en van andere locaties.
- Stop de vele en ongevraagde verhuisbewegingen.
- Praat met kinderen en zet hun belang voorop. En zorg voor professioneel zicht op de ontwikkeling van kinderen.

Budgettering
Crisisnoodopvang komt niet voor niks, er zijn financiële consequenties aan verbonden. Deze worden door Schagen en door andere overheidsorganen gedragen. Hiervoor is al aangeven dat het goed zou zijn om een businesscase, begroting of kostenoverzicht op te stellen.

Bij de vorige crisisnoodopvang te Schagen in 2015 ging het op financieel gebied niet helemaal vlekkeloos. Zie hiervoor de Rapportage van de Rekenkamercommissie van de gemeente Schagen.[12] De in 2017 door het college van B&W beloofde maatregelen op dit gebied kunnen nu goed van pas komen.
Hieronder een korte reflectie van de Rekenkamercommissie Schagen op de in 2017 genomen of nog te nemen maatregelen aan de hand van de bevindingen van het rapport.

[11] Nationale ombudsman en Kinderombudsman, *De crisis voorbij. Naar een menswaardige opvang van asielzoekers vanuit mensen en kinderrechtelijk perspectief,* Rapport nr.: NO2023/072 KOM004/2023, 27 juni 2023.
[12] Rekenkamercommissie Schagen, *Rapportage Rekenkameronderzoek naar het budgetrecht in Schagen*, Schagen 19 januari 2017. Zie met name de Hoofdstukken 3 en 5.

- De herziening van de Financiële Verordening in 2017 is inderdaad een goed ijkpunt om een noodprocedure op eenvoudige wijze op te nemen. Mede gezien het feit dat de gemeenteraad ook bij een noodprocedure zijn taakstellende en controlerende taak moet kunnen uitvoeren.
- Dat er bij projecten de mogelijkheid komt om tijdschrijven als onderdeel op te nemen is een goed begin om te komen tot betere sturing en controle. Ook kunnen dan de voor- en nadelen van tijdschrijven per project worden beoordeeld. Het niet-tijdschrijven zou kunnen lijden tot niet valide vergelijkingen, waardoor controle door de gemeenteraad niet mogelijk is.
- Ook bij spoeduitgaven moet de gemeenteraad onmiddellijk, juist en volledig worden geïnformeerd. Het is dan aan de gemeenteraad om deze informatie op zijn merites te beschouwen en verder te handelen.
- Dat open-eind-budgetten van een spoeduitgave worden voorzien van een financiële bewaker is een goed instrument, omdat op deze wijze de raad tijdig, juist en volledig geïnformeerd kan worden.
- Het is goed om te lezen dat de fractievoorzitters bij de crisisopvang vluchtelingen op de kortst mogelijke termijn werden geïnformeerd, maar uit onderzoek blijkt dat deze termijn door de raad anders is ervaren. Zie bijvoorbeeld de paragrafen 3.1, 3.2 en 5.4 van het rapport.

Zienswijzen

R. Zorg dat er in de crisisnoodopvang wordt voldaan aan alle mensenrechten door onder andere, de aanbevelingen uit het rapport van de ombudsmannen op te volgen en na te leven.
S. Zorg voor een goed en consequent toezicht en handhaving, in het bijzonder op het gebied van de mensenrechten, zowel intern als extern.
T. Bewaak de financiële aspecten van het geheel. Zie ook zienswijze J.

8. Opsomming zienswijzen

A. Vernietig het Burgemeester besluit van 30 oktober 2023. Dit besluit is schimmig, verwarrend en de functie kan beter worden overgenomen door meerzijdige rechtshandelingen zoals een (huur)overeenkomsten of contract.
B. Maak specifiek en duidelijk waarover zienswijzen worden gevraagd.
C. Verleng de termijn waarbinnen zienswijzen kunnen worden ingediend tot de wettelijk voorgeschreven termijn. Zie er dus op toe dat de omwonenden de wettelijke reactietijd krijgen om hun zienswijzen te geven.
D. Zie erop toe dat er voor de omwonenden een hoorzitting wordt georganiseerd over dit onderwerp, zodat zij de tijd en gelegenheid krijgen om hun zienswijzen mondeling toe te lichten.
E. Zie erop toe dat alle zienswijzen worden meegenomen bij de beslissing van het college van B&W over de aanvraag van een omgevingsvergunning van het COA op 2 februari a.s.
F. Zie erop toe dat de raadsleden ruim voordat zij moet beslissen over de crisisnoodopvang tijdens de raadsvergadering van 7 februari a.s. alle zienswijzen in hun bezit hebben.
G. In Schagen of landelijk is geen sprake van buitengewone omstandigheden, een ramp, crisis of noodtoestand die de oprichting van een crisisnoodopvang legitimeren.
H. Zorg voor een goede besluitvorming voor de oprichting van een crisisnoodopvang in Schagen Oost, dus besluitvorming die democratisch tot stand komt en wordt gehandhaafd.

I. Zoek eerst een ander gebied voor een eventuele crisisnoodopvang, omdat:
   - Er een beschermd en kwetsbaar gebied is aangewezen voor een crisisnoodopvang.
   - Er geen onderzoek is gedaan naar alternatieve locaties voor deze opvang.
   - Er met zekerheid kan worden gesteld dat er sprake is van kapitaalvernietiging, omdat het aanleggen van dure wegen en alle nutsvoorzieningen niet mag volgens wettelijke regels en binnen korte tijd weer in de originele staat moeten worden teruggebracht.

J. Zorg voor een accurate businesscase, begroting of kostenoverzicht voor het voorbereiden, oprichten, exploiteren en na korte tijd weer verwijderen van de crisisnoodopvang Schagen Oost, inclusief het terugbrengen van de gronden in de oorspronkelijke staat. Het gaat dan over alle kosten, zowel interne als externe kosten die door de overheid moeten worden opgebracht.

K. Zie toe dat de bouw van een crisisnoodopvang in Schagen Oost voldoet en blijft voldoen aan alle wet- en regelgeving. Dus met de nodige vergunningen, ontheffingen etc. Dit om te voorkomen dat de bepalingen van, onder andere, het bestemmingsplan Landelijk gebied Schagen en de Omgevingsverordening NH2020 (BPL) enz. worden overtreden door het terrein te verharden en hier te bouwen en exploiteren, inclusief de hiervoor noodzakelijke voorbereidingswerkzaamheden voor nutsvoorzieningen etc.

L. Zie erop toe dat er wordt voldaan aan alle relevante bepalingen van de Omgevingswet.

M. Zorg in het bijzonder voor de bescherming van de blauwe reigers die zich nestelen in het zogenaamde ‘Reigerbosje’ in Schagen Oost.

N. Zorg ervoor dat alle vergunningen, ontheffingen etc. officieel zijn vastgesteld voordat er (voorbereidende) bouwactiviteiten plaatsvinden. Dus pas indien er geen rechtsmiddelen meer openstaan tegen deze beslissingen kunnen de voorbereiding en daadwerkelijk bouw aanvangen.

O. Zorg dat de archeologische functie van het gebied Schagen Oost intact blijft.

P. Zorg ervoor dat de voorbereidingen en daadwerkelijke bouw van de crisisnoodopvang in Schagen Oost geen oorzaak zijn van onherstelbare schade aan het milieu, maar ook niet aan negatieve economische aspecten.

Q. Zorg ervoor dat het voorzorgsbeginsel wordt toegepast, waardoor onherstelbare schade kan worden voorkomen.

R. Zorg dat er in de crisisnoodopvang wordt voldaan aan alle mensenrechten door onder andere, de aanbevelingen uit het rapport van de ombudsmannen op te volgen en na te leven.

S. Zorg voor een goed en consequent toezicht en handhaving, in het bijzonder op het gebied van de mensenrechten, zowel intern als extern.

T. Bewaak de financiële aspecten van het geheel. Zie ook zienswijze J.

9. Ten slotte

Ondergetekende wil zijn/haar zienswijzen ook graag mondeling uitleggen tijdens een hoorzitting en gaat ervan uit dat hij/zij van het verdere verloop van de procedure op de hoogte wordt gehouden.

Onder voorbehoud van alle rechten, weren en additionele zienswijzen verblijf ik hoogachtend,

Naam: ……. Handtekening ……

metropool
regioamsterdam

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht (editie 78 - 23 januari 2024)

Geachte Raadsleden en Statenleden in de Metropoolregio Amsterdam,

Met deze maandelijkse brief informeren wij u in het kort over actuele ontwikkelingen van de samenwerking in de MRA. Dit maandelijkse MRA Raads- en Statenleden Bericht wordt ook gearchiveerd op de MRA-website.

Nieuws uit de Metropoolregio Amsterdam

- Topbestuurders waarschuwen Den Haag: 'Intrekken investeringen Noord-Zuidlijn funest voor Nederland'
- Mijlpaal op weg naar nieuw stadsdeel met 15.000 woningen in Lelystad
- Hoogste hypotheken voor starters op de woningmarkt in MRA
- Oproep regiobestuurders: behoud Wijdemeren voor Gooi en Vechtstreek
- Aantal inwoners MRA gegroeid in 2023, krimp in 10 MRA-gemeenten
- Grootste groep recente immigranten in MRA komt uit India
- Grondstoffenregisseur MRA in podcast RVO over aanpak bedrijfsafval in 2024
- Internationaal onderzoek: Nederlandse economie loopt achter op gebied van duurzaamheid
- Ondersteuning voor MRA-gemeenten bij realiseren ambities duurzaamheid
- Ontwikkeling studentenwoningen Kronenburg Amstelveen in zicht
- Houtbouw voorbij de mythes: 'Denk vanaf het begin in hout, dan krijg je heel andere oplossingen'
- Musea ontvangen recordaantal bezoekers uit Nederland
- Handreiking Brede Welvaart ontwikkeld voor overheden in MRA
- Haarlemmermeer voor 18e keer economisch sterkste gemeente van Nederland

Enquête raads- en Statenleden over de MRA Samenwerking

Alle raads- en Statenleden hebben via e-mail op 9 januari een enquête ontvangen om hun ervaringen met de MRA-samenwerking in het overgangsjaar 2022 en in 2023 op te halen. In de MRA Raadtafel van 12 december is dit besproken. Het verzoek is deze enquête uiterlijk in te vullen op 28 januari 2024. Hoe meer leden van raden en Staten de enquete invullen, hoe beter het beeld is dat de leden van de Raadtafel, het MRA Bestuur en de leden van de Algemene Vergadering krijgen van het functioneren van de nieuwe MRA-samenwerking in de praktijk.

Nieuwe podcast in serie Metropoolregio Actueel: Houtbouw

Op Spotify worden de podcasts van de reeks Metropoolregio Actueel geplaatst. Recent is de podcast over Houtbouw toegevoegd. De podcast over Duurzaam & Circulair is opgenomen en wordt deze week gepubliceerd. Gevolgd door een podcast

Termini 179
1025 XM Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

over de bedrijventerreinenstrategie en de OV-transitie, en daarna een over de concept-MRA Agenda.

Eerder zijn de volgende podcasts gepubliceerd via Spotify:

- Gezondheid in de MRA
- Toerisme
- Water (te veel, te weinig en verzilting)
- Huisvesting Aandachtsgroepen
- Energie-armoede en -rechtvaardigheid
- Toekomstbestendig bouwen
- Brede welvaart

De podcasts duren elk circa een half uur en gaan over onderwerpen die aan de orde komen in de nieuwe MRA Agenda. Wanneer u zich abonneert op de reeks in Spotify, wordt u automatisch geïnformeerd.

Agenda's en verslagen Bestuur, Algemene Vergadering, Raadtafel en Platforms
Alle informatie, agenda's en stukken van het MRA Bestuur, MRA Raadtafel, MRA Algemene Vergadering, en de platforms Economie, Ruimte en Mobiliteit kunt u vinden op de website van de MRA. Hieronder staan de data van de eerstvolgende Raadtafel en Algemene Vergadering:

Agenda	*MRA Raadtafel*	*MRA Algemene Vergadering*
vr 1 maart 2024	di 12 maart 2024 19.30 uur	22 maart 2024 10.00 uur

Eén pagina voor Jaarplanning, Termijnagenda, Voortgangsnota en proces nieuwe MRA Agenda
Op de website van de MRA is een speciale pagina gemaakt met daarop de Jaarplanning 2024, de meest recenteTermijnagenda en het proces van de nieuwe MRA Agenda. Op de Jaarplanning treft u alle MRA-overleggen, waaronder alle bijeenkomsten van het Bestuur, de Algemene Vergadering, de Raadtafel en de bestuurlijke platforms.

Het eerstvolgende Bericht aan raden en Staten wordt eind van de volgende maand naar alle griffiers verzonden.

Middels deze brief hopen wij u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd. Voor vragen of opmerkingen ben ik altijd bereikbaar.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Directeur Metropoolregio Amsterdam
[redacted]@metropoolregioamsterdam.nl
[redacted]

*) De 33 deelnemers van de MRA zijn de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel, Uithoorn, Amsterdam, Almere, Lelystad, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Wijdemeren, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland, Zaanstad, Bloemendaal, Haarlem, Heemstede, Zandvoort, de provincies Noord-Holland en Flevoland, en de Vervoerregio Amsterdam.
**) De 7 deelregio's zijn: Almere-Lelystad, Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Gooi en Vechtstreek, IJmond, Zaanstreek-Waterland en Zuid-Kennemerland.

Dit digitale 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt maandelijks, met uitzondering van de zomermaanden.